

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EMPRESA

**TITULACIÓN: MASTER EN CONTABILIDAD Y FINANZAS
CORPORATIVAS.**

TRABAJO FIN DE MASTER



**TÍTULO: IMPACTO ECONOMICO FINANCIEROS DE
LA AMPLIACION DEL TRÁFICO DE CRUCEROS EN
LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA.**



Alumno: MANUEL NICOLÁS DÍAZ.

Director: Mº LUZ MATE SANCHEZ DE VAL.

Codirector: JUAN JESUS BERNAL GARCIA.

Septiembre 2013

AGRADECIMIENTOS



Agradecer el sobre esfuerzo de Dra. María Luz Maté Sánchez de Val por ser la capitana de este tedioso crucero,

y como no a la tripulación del departamento económico financiero de la autoridad portuaria,

ya que sin ellos este barco no hubiese llegado a buen puerto.

INDICE



1. Introducción.....	8
2. Memoria Practicum.....	11
2.1 Identificación de las Practicas.....	12
2.2 Información general de las practicas.....	13
2.3 Descripción del sector de la actividad.....	13
2.4 Objetivos generales del Practicum.....	14
2.5 Actividades desarrolladas.....	14
2.6 Conexión practicas con el Master.....	15
2.7 Valoración global de las practicas.....	16
3. Trabajo Especifico.....	17
3.1 Puertos españoles en general.....	20
3.2 El puerto de Cartagena en cifras.....	24
3.3 El tráfico de cruceros.....	29
3.4 El tráfico de cruceros en Cartagena.....	59
3.4.1 Proyecto Puerto Home.....	69
3.4.2 Análisis de la Inversión.....	71
3.5 Conclusiones.....	81
3.6 Bibliografía.....	83
4. Consideraciones Generales.....	85
5. Anexos.....	86

Galería Fotográfica del Puerto de Cartagena



01 INTRODUCCION



En calidad de alumno del máster interuniversitario de Contabilidad y Finanzas Corporativas (COFIC) ofertado por las universidades de Almería y Cartagena, durante el curso 2012/2013, expresamos en el siguiente documento los resultados del aprendizaje adquiridos en el mismo. Todo este aprendizaje se ha centrado en el sector de cruceros derivado de la actividad desarrollada por la Autoridad Portuaria de Cartagena (APC). Actualmente la industria de cruceros es un sector en crecimiento que presenta importantes oportunidades de mercado. Es por ello que las autoridades portuarias españolas han visto en esta actividad una importante fuente de ingresos, lo que ha llevado a la mayoría de ellas a realizar importantes inversiones con el fin de incentivar dicha actividad. Consecuencia de ello ha sido la idea de convertir al puerto de Cartagena en un puerto base de cruceros, con la consiguiente construcción de una terminal de atraque que permita desarrollar la actividad de Puerto Home en las mejores condiciones.

Lo anteriormente expuesto y por mi motivación personal, fueron los principales incentivos para llevar a cabo un análisis de la industria de cruceros, estudiar la situación económico financiera de la Autoridad portuaria de Cartagena (APC), y analizar la rentabilidad de la puesta en marcha de una nueva terminal que opere como Puerto Home. No solo, las cifras y mi interés personal han sido los que me han llevado a arriesgarme con este trabajo, sino que he tenido la oportunidad de formar parte del capital humano de la APC. Fue en esta empresa donde realicé mi periodo de prácticas, y fue allí donde nació la cuestión de referencia desarrollada en todo el texto.

Con el objetivo de profundizar en el estudio de la industria de cruceros en la Autoridad Portuaria de Cartagena este documento se ha estructurado en dos partes:

La primera parte de este documento se corresponde con la memoria practicum en donde se expone mi experiencia en las prácticas profesionales realizadas en una empresa pública. Así durante el periodo comprendido entre el 14 de Enero al 14 de Junio de 2012 efectué una serie de tareas encomendadas por la Autoridad Portuaria de Cartagena. Esta empresa es la encargada en gestionar el puerto de Cartagena. Al formar parte de este equipo me ha permitido obtener un conocimiento adecuado sobre el funcionamiento del puerto, y así conocer profundamente la gestión del ámbito crucerístico.

En la segunda parte de este documento, se expone el trabajo específico titulado “El impacto económico financiero de la ampliación del tráfico de cruceros en la Autoridad Portuaria de Cartagena”. El objetivo de este trabajo es analizar la industria de cruceros a nivel general, así como estudiar la situación específica para el puerto de Cartagena, indagando profundamente en la situación actual de la APC; y analizar la rentabilidad de la construcción de una nueva terminal de cruceros. Para ello usamos las memorias anuales de la autoridad portuaria, y a partir de ellas pudimos realizar un diagnóstico económico financiero, conociendo la excelente situación en la que se encuentra esta empresa. Al conocer esta holgada posición económica, y coincidiendo con las oportunidades de mercado que plantea el mundo crucerístico, nació la idea de construir una terminal de crucero que operase como puerto home. Es por ello que hemos calculado la rentabilidad de esta inversión. Nuestros resultados obtenidos tras el cálculo de Valor Actual Neto y la Tasa Interna de Retorno, nos confirma que es un proyecto rentable el cual debemos aconsejar a la dirección de la APC que lo tome en consideración y se arriesgue a llevarlo a cabo.

Finalmente se exponen una serie de conclusiones generales sobre el presente documento.

02 *MEMORIA PRACTICUM*



En esta sección se procede a exponer el trabajo realizado durante el periodo de prácticas que llevé a cabo en la Autoridad Portuaria de Cartagena (APC). La APC es un organismo público con recursos propios y plena capacidad de obrar; encargada de la gestión del puerto de Cartagena. En este apartado explicaré cómo ha evolucionado mi aprendizaje y como he aplicado los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos durante mis años de formación, durante la licenciatura y durante el máster COFIC, y cómo la aplicación de estos conocimientos me ha ayudado a llevar a cabo la realización de las tareas encomendadas por mis compañeros de departamento en mi periodo de prácticas.

2.1 Identificación de la Practicas:

Datos del Alumno
Apellidos y Nombre: Nicolás Díaz, Manuel.
DNI: 23066631-T
Dirección: Plza. San Agustín, Nº 8 Esc. 4 Bajo B.
Teléfono: 616 98 31 17
E-mail: <u>manuelnicolasdiaz@hotmail.com</u>

Horario y Calendario de las Practicas
Horario: de 9 a 14 horas.
Días de Trabajo: de lunes a viernes.
Fecha de Inicio: 14 de Enero.
Fecha de Finalización: 14 de Junio.
Total de días: 80
Total de Horas: 500.

2.2 Información general de la empresa.

Datos de la Empresa
Razón Social: Autoridad Portuaria de Cartagena.
Nombre Comercial: Autoridad Portuaria de Cartagena.
Dirección: Plza. Héroes de Cavite. Cartagena. (Murcia).
Teléfonos: 34-968-325800
Fax: 34-968-325815
Director de la Empresa: Pedro Vindel.
Presidente de la Empresa: Adrian Viudes.
E-mail: Cartagena@apc.es

2.3 Descripción del sector de la actividad

El Sistema Portuario español de titularidad estatal está integrado por cuarenta y seis puertos de interés general, gestionados por veinte ocho Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponden al Organismo Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno.

Por otro lado existen una serie de puertos de titularidad regional. Estos suelen ser puertos deportivos, pesqueros o de refugio, con una actividad comercial menor. Poseen autonomía de gestión y son competencia directa de la Comunidad Autónoma.

El marco jurídico por el que se regula el sistema portuario español de titularidad estatal viene dado por el Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la **Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante**. Este texto refundido representa el compendio y recopilación de toda la legislación portuaria desde 1.992.

El artículo 13, del Libro Primero, Titulo Primero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante nos habla de la gestión y dice que: *“En los términos establecidos por esta ley, corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía y a Puertos del Estado la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario”*.

De acuerdo con la definición contenida en el Texto **Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante** , *“las Autoridades Portuarias son organismos públicos, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como con plena capacidad de obra, y se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la ley general presupuestaria que le sean de aplicación, y supletoriamente, por la ley 6/1997 de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la administración general del estado”*.

La importancia de los puertos como eslabones de las cadenas logísticas y de transporte viene avalada por las siguientes cifras: por ellos pasan el cerca del 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones, lo que representa el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países.

Además, la actividad del sistema portuario estatal aporta cerca del 20% del PIB del sector del transporte, lo que representa el 1,1% del PIB español. Asimismo, genera un empleo directo de más de treinta y cinco mil puestos de trabajo y de unos ciento diez mil de forma indirecta.

2.4 Objetivos Generales del Practicum

El propósito del practicum se puede resumir en tres objetivos:

1. Desarrollar actitudes y capacidades para la observación e interpretación de contextos y situaciones reales, analizando y tomando decisiones, consecuentes con el conocimiento teórico adquirido.
2. Integrar los conocimientos y capacidades adquiridos en el aula en lo que hace referencia a la planificación, el desarrollo y la evaluación de las diferentes áreas curriculares.
3. Generar nuevos conocimientos sobre las diferentes situaciones y/o elementos que integran el aula, el centro de trabajo y, el contexto con el que se relacionan.

2.5 Actividades desarrolladas.

Durante el periodo de las prácticas formé parte del departamento económico-financiero de la empresa. Al inicio de las prácticas me asignaron tareas muy diferentes entre sí, sin seguir ningún patrón y ni responsabilidad específica. Durante la segunda etapa del practicum quedé encargado de una tarea concreta se detalla a continuación.

Durante las primeras semanas, no realicé tareas de alta responsabilidad sino más bien fue una toma de contacto con el entorno. Tareas como archivar facturas, ordenar archivadores y hacer fotocopias ocuparon el mayor tiempo de esta primera semana. Pero esto cambio enseguida, conforme fui ganando la confianza de mis

compañeros. Pronto comencé a realizar tareas de conciliación bancaria, actualizar la lista de impagados de clientes, así como cuadrar los movimientos de diferentes cuentas.

Para esta última tarea, necesitaba dominar nuestra herramienta del trabajo, un sistema integrado ERP, denominado Navision. Para ello me dieron de alta proporcionándome las claves y permisos necesarios, y mi cuenta de e-mail de empresa. Poco a poco me fui familiarizando con el sistema hasta que conseguí un manejo satisfactorio del mismo.

Al poco tiempo ya empecé hacer asientos contables, sobre todo asientos de periodificación de intereses de imposiciones y pagos de dietas. También apliqué mis conocimientos ofimáticos de Excel, Word y Power Point. A partir de estos pude dar soporte a mis compañeros en la realización de informes, hojas de cálculo y presentaciones de resultados y proyectos.

Todas estas tareas ocuparon mi primer periodo de prácticas. Una vez finalizado mi periodo oficial de tres meses, la empresa me propuso continuar dos meses de prácticas más. Durante este periodo me asignaron una tarea concreta diaria. Esta tarea consistía en la gestión de proveedores.

La tarea se limitaba a recibir el correo diariamente, identificar las facturas correspondientes de proveedores e incorporarlas al sistema ERP. Una vez informatizadas, tenía que pasar a firma según el tipo de factura. Así como dependiendo de la clase de facturas requerían la firma de un departamento u otro. Fue una tarea entretenida que me ocupaba la mayoría del tiempo, ya que es una empresa muy grande y constantemente está llegando correo, por lo que siempre tenía trabajo y debía dejarlo todo hecho antes del fin de la jornada para no tener una acumulación de facturas para el día siguiente. Corriendo el riesgo de que expirara el plazo de pago de las mismas, con la consiguiente penalización para la empresa.

2.6 Conexión de las Prácticas con los estudios de Máster.

El practicum me ha permitido conocer el contexto en el que se desarrollan, y se ponen en práctica, la Contabilidad y las Finanzas, incluyendo el marco legal de la empresa pública. Conocer las principales teorías financieras y contables me ha permitido poder interpretar datos y así obtener una idea global del entorno en el que me encontraba. Incluso mis compañeros me pedían consejo sobre el tratamiento de ciertas cuentas.

Si bien es cierto que para el trabajo que he realizado durante el último periodo, no he puesto en práctica generosamente los conocimientos adquiridos, puesto que era una tarea muy mecánica carente de riesgo por falta de conocimiento.

En definitiva he podido utilizar habilidades adquiridas en el máster para manejar datos financieros y poder realizar asientos contables.

2.7 Valoración Global de las Prácticas.

Puedo afirmar que el practicum me ha parecido una experiencia magnífica, no solo a nivel profesional sino a nivel personal. He aprendido a desenvolverme en una gran empresa, he podido conocer su funcionamiento y la forma en la que se deben desarrollar los acontecimientos.

Sin duda lo mejor de las prácticas han sido mis compañeros de departamento, con los que además de enseñarme enormemente mantengo una estrecha relación de amistad. Gracias a ellos he adquirido conocimientos que por mucho que hayas estudiado solo se pueden aprender con la práctica.

Por último, me gustaría agradecer a la Autoridad Portuaria de Cartagena la oportunidad que me han brindado, cuyo desarrollo ha sido altamente satisfactorio para mi desarrollo profesional y personal.

03 *TRABAJO ESPECÍFICO*



“IMPACTO ECONOMICO FINANCIERO DE LA AMPLIACION DEL TRAFICO DE CRUCEROS EN LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA”

En esta sección exponemos los principales resultados obtenidos del estudio de la industria de cruceros, así como la situación económico financiera de la APC y el análisis de la rentabilidad de la nueva terminal de cruceros. Este estudio lo realice junto al departamento de económica financiera y contabilidad de la Universidad Politécnica de Cartagena bajo la dirección de la profesora María Luz Mate Sánchez de Val y la codirección del profesor Juan Jesús Bernal García.

Con objeto de introducirnos en este trabajo a continuación exponemos el resumen que hemos desarrollado.

RESUMEN:

La Autoridad Portuaria de Cartagena (APC), pese a la difícil coyuntura económica ha conseguido crecer durante esta precaria etapa. Sus tráficos han conseguido records, alcanzando un incremento de sus buques de un 20%. Consecuencia de ello ha sido el incremento de su Resultado del Ejercicio en un 50,65%.

Estos resultados favorables sitúan a la APC en una posición fuerte, con bajos niveles de endeudamiento y una elevada autonomía financiera. Su holgada liquidez hace de ella un deudor solvente, sólido y con bajo riesgo de impago. Otra fortaleza es el estado positivo de su Capital Circulante evidenciado sus buenos criterios de financiación.

El análisis del mercado crucerístico español perfila el arco mediterráneo como el área de mayor influencia crucerística, dejando atrás al resto de aéreas geográficas del territorio nacional. Dentro de este arco Ibero-Mediterráneo, se encuentra el puerto de Cartagena, siendo uno de los puertos principales en dicha actividad. Desde el año 1999 hasta 2012, el puerto de Cartagena ha conseguido aumentar su número de pasajeros en un 311,86%, y un 212,50% el número de escalas de buque de crucero.

Es aquí donde nace la posibilidad de convertir Cartagena en sede de Puerto Home cruceros. Por ello, nos planteamos la posibilidad de la construcción de una terminal de cruceros, y analizamos la rentabilidad del proyecto. Nuestros resultados nos animan a llevar a cabo el proyecto, ya que según los criterios del VAN obtendríamos una rentabilidad de más de seis millones de euros. De igual manera la TIR nos avisa de que existe una rentabilidad del 11,25%. La inversión inicial necesaria para este proyecto está cifrada en catorce millones de euros, siendo necesario tan solo trece años y catorce días para recuperar el importe de dicha inversión, según el cálculo del Pay-Back.

ABSTRACT:

, Despite current economic conditions, the The Port Authority of Cartagena has managed to grow over this period. This company's dates have risen, experiencing an increase in their vessels of 20%.

These favorable results place the APC in a strong position in the market, with low debt levels and high financial autonomy. Its wide liquidity makes it a solvent debtor, solid and low

risk of default. An additional strength is the positive state of their working capital. The Spanish cruise market point the Mediterranean area as the most influential cruise area of the country. Within this region lies the port of Cartagena, one of the major ports in the activity. In this sense, over the period 1999-2012, the port of Cartagena has increased its passengers by 311.86% and the number of cruise ship scales in a 212.50%.

Analyzing this information emerges the idea of Cartagena as a Puerto Home for cruises. In this context, our study analyzes derived results from building a cruise terminal. In order to get this aim, we undertake a theoretical review about the cruise market and develop an empirical application based on different investment criteria. Our results encourage us to carry out the project. In this way, the NPV criteria would get a return of more than six million while IRR gives us a return of a 11.25%. The initial investment for this project is estimated at fourteen million euros, being necessary only thirteen and fourteen days to recover the amount of such investment, as it is calculated by the Pay-Back criteria.

Figura 1. Crucero Velero en la Terminal de la Dársena de Cartagena.



3.1 *LOS PUERTOS ESPAÑOLES EN GENERAL.*



España es el país de la Unión Europea que cuenta con una mayor longitud de costa (ocho mil Km.). Además, su situación geográfica, próxima al eje de la Ruta Este-Oeste una de las más importantes del mundo, la beneficia de un mayor afianzamiento como área estratégica en el transporte marítimo internacional y como plataforma logística del sur de Europa. Su importancia ha dado lugar al desarrollo de una intensa actividad portuaria, entendiendo como tal al conjunto de operaciones relacionadas con el tráfico de mercancías, pasajeros y buques, y en general, con aquellas que se prestan en la zona de servicio del puerto. De esta forma, los puertos se han convertido en importantes puntos de conexión intermodal entre el transporte marítimo y terrestre (carretera o ferrocarril). (Lebón et al., 2000)

Su importancia queda reflejada en la información estadística existente. De este modo, en el año 2012, por los puertos pasan cerca del 60% de las exportaciones y el 85% de las importaciones nacionales, representando el 53% del comercio exterior español con la Unión Europea y el 96% con terceros países. La importancia de esta información se debe a la importante caída del consumo interno en los últimos años como consecuencia de la crisis económica actual y al peso fundamental de la cifra de exportaciones españolas como motor de crecimiento económico respecto a la generación de ingresos y empleo.

Además, la actividad del sistema portuario estatal aporta cerca del 20% del PIB del sector del transporte, lo que representa el 1,1% del PIB español en 2012. Asimismo, genera un empleo directo de más de 35.000 puestos de trabajo e indirecto de ciento diez mil puestos.

El Sistema Portuario español de titularidad estatal está integrado por cuarenta y seis puertos de interés general, gestionados por veintiocho Autoridades Portuarias, cuya coordinación y control de eficiencia corresponden al Organismo Público Puertos del Estado, órgano dependiente del Ministerio de Fomento y que tiene atribuida la ejecución de la política portuaria del Gobierno. Por otro lado, existen una serie de puertos de titularidad regional. Estos suelen ser puertos deportivos, pesqueros o de refugio, con una actividad comercial menor. Poseen autonomía de gestión y son competencia directa de la Comunidad Autónoma.

El marco jurídico por el que se regula el sistema portuario español de titularidad estatal viene determinado por el Real Decreto legislativo 2/2011, de 5 de septiembre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Este texto refundido representa el compendio y recopilación de toda la legislación portuaria desde el año 1.992.

El artículo 13, del Libro Primero, Título Primero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante nos habla de la gestión y dice que: “En los términos establecidos por esta ley, corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía y a Puertos del Estado la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario”.

De acuerdo con la definición contenida en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante , “las **Autoridades Portuarias** son organismos públicos, con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como con plena capacidad de obra, y se regirán por su legislación específica, por las disposiciones de la ley general presupuestaria que le sean de aplicación, y supletoriamente, por la ley 6/1997 de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la administración general del estado”.

Las principales funciones de la Autoridad Portuaria se pueden clasificar en las siguientes áreas:

Figura 2. Principales funciones de las Autoridades Portuarias.



La función por excelencia de los puertos es la de proporcionar a los buques unas condiciones adecuadas y seguras para su permanencia y/o salida del puerto, función de **atraque y desatraque**. Por ello, el puerto se convierte en un área donde existe una constante entrada y salida de embarcaciones. Dentro de esta actividad se engloba el tráfico de pasajeros, y concretamente el tráfico de cruceros.

Se habla de área **logística y almacenamiento** ya que es un recinto donde se reciben y se expiden mercancías, es un enlace directo entre la producción y el mercado.

El puerto es un centro combinado de transporte donde llega mercancía **vía marítima** para después ser transportada **vía terrestre** hasta llegar a los consumidores finales.

Es un área dotada de infraestructura donde operan numerosas empresas dedicadas a la manipulación de productos dando lugar a grandes parques **industriales**.

En la mayoría de los puertos existen **áreas comerciales** destinadas al ocio y restauración, es un espacio de transacciones económicas donde se ponen de acuerdo vendedores y compradores.

La mayoría de los puertos cuentan con una amplia actividad **lúdica**. Poseen amarres para embarcaciones de recreo así como espacios dedicados a **deportes marítimos**, siendo esta una de las áreas más demandadas y valoradas dentro del sistema portuario.

Las actividades portuarias anteriores se encuentran encasilladas en el sector servicios, pero dentro de este sector emerge un nuevo concepto conocido como **Industria Portuaria**. Cuando se habla de industria portuaria se entiende como el conjunto de actividades que se relacionan de forma directa o indirecta con las actividades portuarias. Estas operaciones se pueden realizar bien dentro de las dependencias de las AAPP, o bien se pueden desarrollar fuera, pero siempre se consideran que forman parte de la industria portuaria cuando se relacionen de forma efectiva con ellas.

De las actividades anteriores, este trabajo se centra en las operaciones de atraque y desatraque, concretamente al tráfico de pasajeros en cruceros.

Aunque en el pasado el transporte marítimo de pasajeros fue de gran importancia, el tráfico aéreo ha relegado a segunda posición este medio de transporte. Es por ello que actualmente el tráfico marítimo de pasajeros se centra en un servicio turístico basado en la utilización de cruceros. La actividad de cruceros se puede considerar como un segmento novedoso dentro de la tradicional actividad turística. Esta evolución del concepto de transporte marítimo hacia una nueva dimensión turística ha hecho de éste un fuerte segmento turístico con grandes expectativas. Así, las cifras características han experimentado un crecimiento continuo desde finales de los ochenta, y actualmente crece alrededor de un 15% anual (Gallego A., "Turismo de Cruceros", Congreso Internacional, "Turismo y Mediterráneo", Almería, Universidad de Almería 2012).

Dentro del tráfico de cruceros podemos encontrar dos modalidades: El tráfico de escala, y el tráfico de base. El tráfico de base es aquel en el que el crucero inicia o finaliza su recorrido, lo cual es más ventajoso para la economía de dicho puerto ya que esto suele ir acompañado de alguna pernoctación por parte de los pasajeros y su gasto directo es mayor que en los de tráfico de escala, ya que en estos últimos no se inicia ni finaliza ningún recorrido sino que hace una parada de unas horas, lo que su gasto directo medio es mucho menor.

An aerial photograph of the Port of Cartagena, Spain. The image shows the city's dense urban area with red-tiled roofs in the foreground, the Roman Amphitheatre, and the modern port infrastructure extending into the sea. A large cruise ship is docked at a pier, and numerous smaller boats are in the harbor. The port is surrounded by rugged, hilly terrain.

3.2

EL PUERTO DE CARTAGENA EN CIFRAS

El puerto de Cartagena se encuentra situado en la longitud 0º 59' Oeste, latitud 37º 35' Norte, constituido por dos dársenas: la dársena de Cartagena y la dársena de Escombreras, separadas e independientes. La distancia entre ambas es de una coma cinco millas por mar y cinco km. por carretera.

Figura 3. Vista área del puerto de Cartagena y escombreras.



La boca de entrada de la Dársena de Cartagena posee una anchura de doscientos cincuenta metros, permitiendo la entrada de barcos sin presentar limitaciones en anchura y longitud para el atraque de barcos. La única limitación existente es el calado de los buques en los que existe un máximo de doce coma cincuenta metros. Esta dársena cuenta con ciento doce coma setenta y tres hectáreas de zonas comerciales, una coma veintitrés hectáreas pesqueras, dejando para otros usos cuatro coma noventa y seis hectárea. Dentro de esta dársena se encuentra la terminal de cruceros que cuenta con quinientos sesenta metros de longitud, y un calado máximo de doce coma cincuenta metros.

Figura 4. Vista área de la Dársena de Cartagena.



En cuanto a la Dársena de Escombreras, tampoco existe limitación de anchura y longitud. Su boca de entrada posee mil cien metros de anchura, y un calado máximo de veinticinco metros. Este espacio cuenta con ciento cinco coma ocho hectáreas comerciales, cero coma diecisiete hectáreas pesqueras dejando tan solo una coma veintitrés hectáreas para el resto de actividades.

Figura 5. Vista área de la Dársena de Escombreras.



En cuanto a la gestión del puerto, el artículo trece, del Libro Primero, Título Primero del Texto Refundido de la **Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante** nos dice que: *“En los términos establecidos por esta ley, corresponde a las Autoridades Portuarias la gestión de los puertos de su competencia en régimen de autonomía y a Puertos del Estado la coordinación y el control de eficiencia del sistema portuario”*.

A pesar del difícil ciclo económico por el que estamos pasando, las cifras del puerto de Cartagena han crecido a lo largo de esta precaria etapa. Durante 2012, el tráfico de mercancías creció un 33,77%, alcanzando las treinta millones cuatrocientos once mil quinientas setenta y una toneladas. No solo ha crecido a nivel general sino que ha sido un crecimiento en todas las categorías, expuestas mas adelante.

Los gránulos líquidos han crecido un 33,63% respecto al año anterior, aumentando significativamente el crudo y los productos petrolíferos. En gránulos sólidos este tráfico ha crecido por encima del 30%. Y en cuanto a la mercancía general, se ha producido un descenso del 4,71%, a pesar de que la mercancía convencional creció un 0,52%.

Para homogeneizar más estos datos diremos que el número de buques aumentó ligeramente en un 20,29%, mientras que el arque aumento en un 20.69% debido al efecto del mayor porte de los barcos del crudo.

También ha sido bueno el resultado del tráfico de cruceros turísticos, a pesar de que se ha producido una ligera disminución de las escalas, pasando de setenta y nueve escalas en 2011 a setenta y siete escalas en 2012, reduciéndose en un 4,73% el número de cruceristas, alcanzando la cifra de ochenta y tres mil novecientos diecisiete pasajeros.

En cuanto a los resultados económicos, la autoridad portuaria de Cartagena presenta unas cuentas sólidas y claras, evidenciando la excelente situación económica y financiera que posee el puerto de Cartagena. En 2012 se obtuvo un importe neto de la cifra de negocios de cuarenta y cinco millones cien mil euros, con aumento del 22,5% respecto al ejercicio anterior. La facturación media por tonelada ha sido de uno coma cuarenta y ocho euros por tonelada€/t, con un descenso del 8,7% respecto del año anterior.

En cuanto a la inversión en inmovilizado material se produjo una reducción del 22% respecto 2011, cifrándose esta inversión en trece coma setenta y siete millones de euros. Los ingresos financieros ascendieron a un total de tres millones seiscientos cincuenta mil euros, incrementándose en un 21%, esto es consecuencia de la tesorería que se va acumulando para afrontar posibles inversiones futuras. Los gastos de personal también se ven reducidos como consecuencia de la eliminación de la paga extraordinaria de diciembre al personal.

Como resultado de lo expuesto, obtenemos un resultado de explotación de veinticinco coma cuatro millones de euros, un 71% más alto respecto al año anterior, con un cash-flow generado de treinta y seis millones de euros, 36,6% más que el pasado periodo.

Figura 6. Faro de Navidad.



ACTIVO	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
A) ACTIVO NO CORRIENTE.	293.993.757,07	303.050.383,83	285.661.561,97
I. Inmovilizado intangible	491.427,02	418.528,03	526.533,60
1. Concesiones	6.521,69	6.720,29	6.918,89
3. Propiedad industrial y otro inmovilizado intangible	2.387,72	3.828,32	5.268,92
5. Aplicaciones informáticas	482.517,61	407.979,42	504.616,79
6. Anticipos para inmovilizaciones intangibles			9.729,00
II. Inmovilizado material	255.967.273,28	253.567.883,64	246.803.509,44
1. Terrenos y bienes naturales	36.574.326,58	37.967.625,41	38.710.530,91
2. Construcciones	189.275.340,44	193.627.005,80	190.458.770,11
3. Equipamientos e instalaciones técnicas	1.940.394,73	1.954.015,07	2.152.469,01
4. Anticipos e inmovilizaciones en curso	26.968.793,83	18.719.881,82	13.993.836,57
5. Otro inmovilizado	1.208.417,70	1.299.355,54	1.487.902,84
III. Inversiones inmobiliarias	37.201.592,15	36.279.450,25	35.462.992,69
1. Terrenos y bienes naturales	25.081.816,76	23.688.517,93	22.945.612,43
2. Construcciones	12.119.775,39	12.590.932,32	12.517.380,26
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo	148.768,98	149.460,27	190.068,20
1. Instrumentos de patrimonio	148.768,98	149.460,27	190.068,20
2. Créditos a empresas			
V. Inversiones financieras a largo plazo	184.695,64	12.635.061,64	2.678.458,04
1. Instrumentos de patrimonio			
2. Créditos a terceros	184.695,64	228.832,59	272.228,99
3. Administraciones públicas, subvenciones oficiales pendientes de cobro		2.406.229,05	2.406.229,05
4. Otros activos financieros		10.000.000,00	
VI. Activos por impuestos diferidos			
B) ACTIVO CORRIENTE.	131.883.280,39	91.881.346,83	118.116.217,88
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta			
II. Existencias			
III. Deudores	15.145.595,25	17.034.230,70	52.276.618,69
1. Clientes por ventas y prestación de servicios	8.382.128,54	8.137.024,43	7.978.784,61
2. Clientes y deudores, empresas del grupo y asociadas	17.033,68	299.694,47	30.377.352,35
3. Deudores varios	488.653,21	634.882,76	700.826,33
4. Administraciones Públicas, subvenciones oficiales	5.387.158,07	6.256.248,92	12.047.681,90
5. Otros créditos con las Administraciones Públicas	870.621,75	1.706.380,12	1.171.973,50
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo			
V. Inversiones financieras a corto plazo	116.460.622,80	74.626.436,96	63.526.921,48
1. Instrumentos de patrimonio		0,00	0,00
2. Créditos a empresas	57.897,19	46.400,89	45.383,97
3. Otros activos financieros	116.402.725,61	74.580.036,07	63.481.537,51
VI. Periodificaciones a corto plazo	15.498,45	14.898,46	9.349,37
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	261.563,89	205.780,71	2.303.328,34
1. Tesorería	261.563,89	205.780,71	198.365,03
2. Otros activos líquidos equivalentes	0,00	0,00	2.104.963,31
TOTAL ACTIVO (A+B)	425.877.037,46	394.931.730,66	403.777.779,85

PASIVO	31/12/2012	31/12/2011	31/12/2010
A) PATRIMONIO NETO	416.470.661,51	383.380.652,88	361.415.466,30
A.1) Fondos propios	333.406.785,72	305.303.949,68	285.572.622,50
I. Patrimonio	116.911.811,60	116.911.811,60	116.911.811,60
III. Resultados acumulados	188.392.138,08	169.738.298,22	147.036.154,66
VII. Resultados del ejercicio	28.102.836,04	18.653.839,86	21.624.656,24
A.2) Ajustes por cambio de valor			
I. Activos financieros disponibles para la venta			
II. Operaciones de cobertura			
III. Otros			
A.3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos	83.063.875,79	78.076.703,20	75.842.843,80
B) PASIVO NO CORRIENTE	2.600.332,53	2.553.316,33	4.801.979,66
I. Provisiones a largo plazo	2.135.726,65	2.056.882,34	4.270.381,33
1. Obligaciones por prestación a largo plazo al personal			
2. Provisión para responsabilidades	2.102.912,24	2.056.882,34	4.209.215,05
3. Otras provisiones	32.814,41		61.166,28
II. Deudas a largo plazo	464.605,88	496.433,99	531.598,33
1. Deudas con entidades de crédito			
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	464.605,88	496.433,99	531.598,33
3. Otras			
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo			
IV. Pasivos por impuestos diferidos			
V. Periodificaciones a largo plazo			
C) PASIVO CORRIENTE	6.806.043,42	8.997.761,45	37.560.333,89
I. Pasivos vinculados con activos no corrientes mantenidos para la venta			
II. Provisiones a corto plazo			
III. Deudas a corto plazo	5.659.203,51	7.654.548,36	5.709.331,36
1. Deudas con entidades de crédito		0,00	0,00
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	5.479.509,24	7.541.568,76	5.510.162,32
3. Otros pasivos financieros	179.694,27	112.979,60	199.169,04
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto	275.669,46		
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar	871.170,45	1.343.213,09	31.851.002,53
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	634.763,52	910.517,13	31.355.109,32
2. Adminstraciones públicas, anticipos de subvenciones			
3. Otras deudas con las administraciones públicas	236.406,93	432.695,96	495.893,21
4. Personal, remuneraciones pendientes de pago			
VI. Periodificaciones			
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	425.877.037,46	394.931.730,66	403.777.779,85

	2012	2011	2010
1.- IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	45.104.360,27	36.789.214,78	34.187.872,46
A) Tasas portuarias	43.259.488,05	35.217.860,40	33.022.011,33
a) Tasas por ocupación privativa del dominio público portuario	4.742.835,80	4.719.951,67	5.346.810,20
b) Tasas por utilización especial de las instalaciones portuarias	30.690.105,88	23.942.293,58	22.230.280,53
1. Tasa del buque.	12.209.745,92	9.442.582,45	9.370.764,25
2. Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.	113.242,04	104.471,25	105.587,27
3. Tasa del pasaje.	126.214,89	142.089,35	157.865,41
4. Tasa de la mercancía.	18.217.996,89	14.233.615,80	12.538.932,48
5. Tasa de la pesca fresca.	10.900,52	16.401,14	51.306,18
6. Tasa utilización especial zona de tránsito	12.005,62	3.133,59	5.824,94
c) Tasa por aprovechamiento especial del dominio público portuario	7.534.453,18	6.310.844,72	5.174.878,22
d) Tasa por servicios no comerciales	292.093,19	244.770,43	270.042,38
B) Otros ingresos de negocio.	1.844.872,22	1.571.354,38	1.165.861,13
a) Importes adicionales a las tasas.	215.115,15	215.937,10	256.583,22
b) Tarifas y otros.	1.629.757,07	1.355.417,28	909.277,91
3. TRABAJOS EFECTUADOS POR LA EMPRESA PARA SU ACTIVO.			
5. OTROS INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	1.424.545,34	1.105.403,44	1.910.595,42
a) Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	560.038,52	351.910,13	800.780,53
b) Subvenciones de explotación incorporadas al resultado del ejercicio.		0,00	0,00
c) Ingresos traspasados al resultado de reversión de concesiones	276.506,82	261.493,31	233.814,89
d) Fondo de compensación interportuario recibido.	588.000,00	492.000,00	876.000,00
6.- GASTOS DE PERSONAL.	6.747.409,22	7.132.390,79	7.299.304,73
a) Sueldos y salarios	4.878.561,76	5.091.668,17	5.222.748,25
b) Indemnizaciones		0,00	0,00
c) Cargas sociales.	1.868.847,46	2.040.722,62	2.076.556,48
d) Provisiones.			
7.- OTROS GASTOS DE EXPLOTACIÓN	7.030.440,52	7.335.140,67	6.906.191,02
a) Servicios exteriores	3.357.401,50	3.549.941,61	3.205.521,63
1. Reparaciones y conservación	1.407.269,44	1.461.296,54	960.684,46
2. Servicios de profesionales independientes	228.675,91	314.786,37	388.984,41
3. Suministros	636.413,63	695.354,21	708.678,25
4. Otros servicios exteriores	1.085.042,52	1.078.504,49	1.147.174,51
b) Tributos	868.882,27	684.700,98	629.427,36
c) Pérdidas, deterioro y variación de provisiones por operación	9.927,26	38.432,56	3.156,21
d) Otros gastos de gestión corriente	158.515,07	161.185,07	188.592,55
e) Aportación a Puertos del Estado art. 11.1b) Ley 48/2003	1.408.714,42	1.320.880,45	1.302.493,27
f) Fondo de compensación interportuario aportado.	1.227.000,00	1.580.000,00	1.577.000,00
8.- AMORTIZACIONES DEL INMOVILIZADO.	10.589.517,90	10.725.014,12	9.211.488,55
9.- IMPUTACIÓN DE SUBVENCIONES DE INMOVILIZADO NO FIN.	3.236.061,94	2.182.407,95	1.514.591,83
10.- EXCESO DE PROVISIONES.	36.106,49	20.328,21	10.212,14
11.- DETERIORO Y RESULTADO POR ENAJENACIÓN DEL INMOVILIZADO	10.193,55	55.184,40	4.212,01
a) Deterioro y pérdidas.		36,84	0,00
b) Resultados por enajenaciones y otras.	10.193,55	55.147,56	4.212,01
11.bis.- OTROS RESULTADOS			394.104,87
a) Gastos excepcionales.			
b) Ingresos excepcionales.			394.104,87
A.1) RESULTADOS DE EXPLOTACIÓN (1+3+5-6-7-8+9+10-11)	25.423.512,85	14.849.624,40	14.596.180,41
12.- INGRESOS FINANCIEROS	3.799.242,20	4.828.084,34	8.891.255,34
a) De participaciones en instrumentos de patrimonio.			
b) De valores negociables y otros instrumentos financieros.	3.799.242,20	4.828.084,34	8.891.255,34
13.- GASTOS FINANCIEROS	223.796,98	309.021,96	1.026.886,54
a) Por deudas con terceros.	157.422,59	234.950,72	20.203,82
b) Por actualización de provisiones.	66.374,39	74.071,24	1.006.682,72
14.- VARIACIÓN DE VALOR RAZONABLE EN INSTRUMENTOS FINANCIEROS			
16.- DETERIOROS Y RESULTADO POR ENAJENACIÓN DE INSTRUMENTOS FINANCIEROS	691,29	40.607,93	21.519,39
a) Deterioro y pérdidas.	691,29	40.607,93	21.519,39
b) Resultados por enajenaciones y otras.			
A.2.- RESULTADO FINANCIERO (12-13-14-16)	3.574.753,93	4.478.454,45	7.842.849,41
A.3.- RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS (A.1+A.2)	28.998.266,78	19.328.078,85	22.439.029,82
17.- IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS	895.430,74	674.238,99	814.373,58
A.4.- RESULTADO DEL EJERCICIO (A.3-17)	28.102.836,04	18.653.839,86	21.624.656,24

Las cifras anteriores muestran a la Autoridad Portuaria de Cartagena (APC) como una empresa de gran dimensión, dentro del sector portuario que cuenta con doscientos ochenta y un trabajadores. Es un ente en plena expansión ya que como hemos podido observar su activo ha aumentado en un 5,47%, desde el año 2010 hasta el año 2012. En dicho año poseía un activo total valorado en cuatrocientos veinticinco mil millones ochocientos setenta y siete mil treinta y siete euros. De igual manera su importe neto de la cifra de negocios ha ido creciendo hasta alcanzar su máximo en 2012, con un total de cuarenta y cinco millones ciento cuatro mil trescientos sesenta euros. Tan solo para este periodo de análisis, la facturación de la empresa ha crecido alrededor de un 32%.

La APC arroja resultados positivos para todos los años analizados, y cada año presenta mayores beneficios. El año pasado en, 2012, la rentabilidad de su resultado del ejercicio sobre el total de sus ventas fue de 6,23%.

Esta empresa apuesta fuertemente por la capitalización de la empresa, no repartiendo beneficios y aumentando la partida de Patrimonio Neto año a año. De igual forma apuesta por una política de bajos niveles de endeudamiento, es por estos motivos por los que el nivel de capitalización de la empresa alcanza el 97,79% sobre el total de su estructura financiera.

Respecto a la carga financiera, la APC enseña unos bajos gastos financieros que no llegan al 1%. En 2012 por cada cien euros de facturación destino cero coma cincuenta a cubrir gastos financieros.

Otro dato favorable es su excelente equilibrio entre sus activos y la estructura financiera. Muestra un capital circulante positivo por lo que diremos que financia adecuadamente sus inversiones, ya que sus activos no corrientes y parte de los corrientes están siendo financiados por recursos permanentes.

Respecto a sus posiciones financieras en las distintas dimensiones de la empresa, a continuación destacamos algunos resultados determinados por los valores obtenidos de los ratios financieros.

Tabla 1. Posición de liquidez APC.

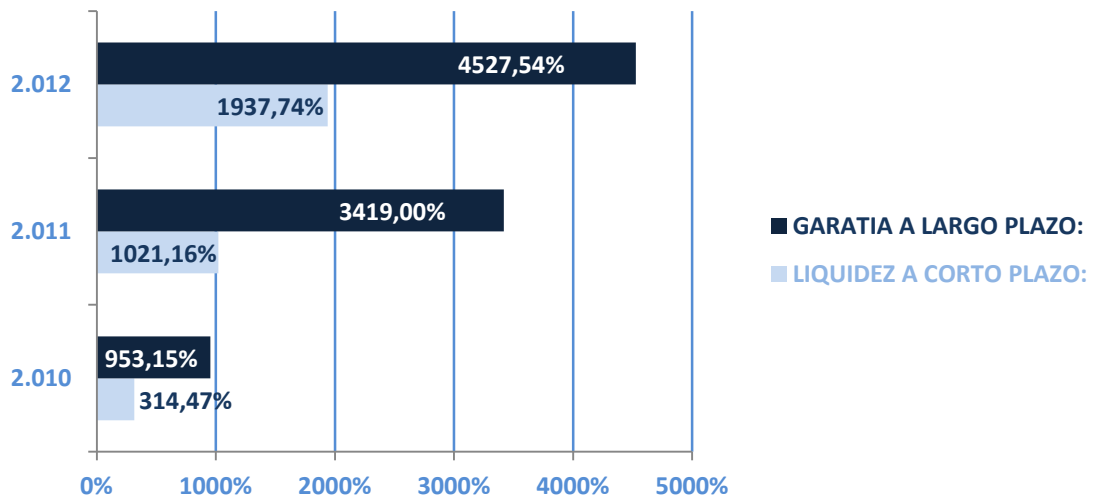
POSICION DE LIQUIDEZ:	2010	2011	2012
LIQUIDEZ A CORTO PLAZO:	314,47%	1021,16%	1937,74%
GARATIA A LARGO PLAZO:	953,15%	3419,00%	4527,54%

Fuente: Elaboración propia.

Como podemos observar en la tabla 1 el puerto de Cartagena presenta unos valores de liquidez altísimos, y con una tendencia histórica de crecimiento continuo que lo sitúan en una posición de liquidez muy buena y estable. En 2010 sus activos circulantes excluyendo las existencias eran capaces de cubrir el 314,47% de los acreedores a corto plazo, porcentaje claramente suficiente. Como hemos dicho antes esta liquidez crece hasta llegar a ser del orden de 1.037,74% en 2012.

El indicador de liquidez a Largo Plazo mide la relación de los activos totales de la autoridad portuaria sobre el total de pasivos de la misma, como garantía que se ofrece a largo plazo frente a terceros. En este sentido la empresa experimenta un incremento en el periodo analizado. En 2012 los activos totales suponían un 4.527,54% del total de pasivos. Esto significa que por cada euro que debía la empresa esta disponía de cuarenta y cinco coma euros de activos reales.

Gráfico 1. Nivel de Liquidez.



Fuente: Elaboración propia.

Estos resultados anteriores vienen explicados por la fuerte posición acreedora de la empresa, de tal modo que teniendo en cuenta su dimensión, la cantidad de deudas a corto plazo es muy reducido lo que le da una posición de liquidez muy favorable. El siguiente ratio que calculamos es la posición de equilibrio financiero.

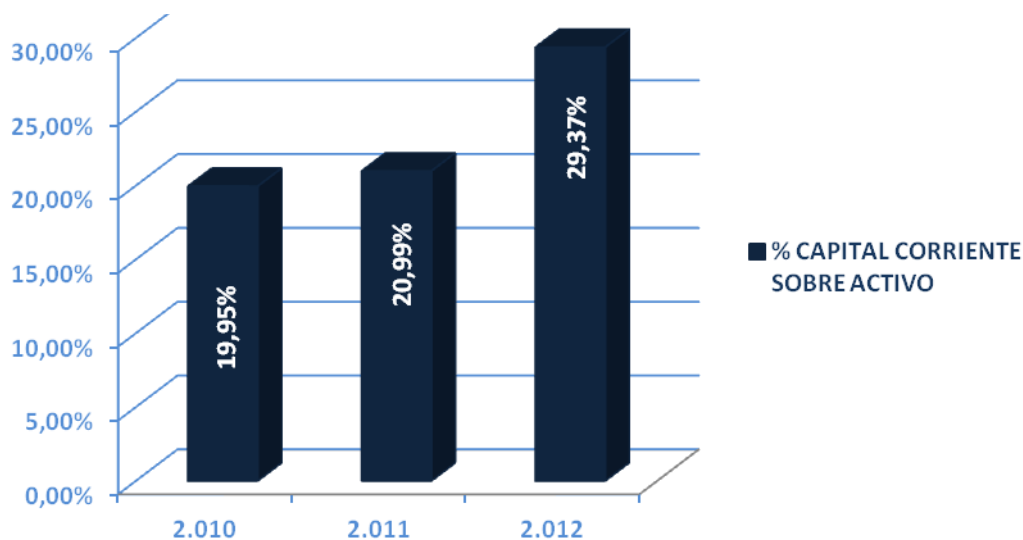
Tabla 2. Equilibrio Financiero APC.

EQUILIBRIO FINANCIERO:	2010	2011	2012
% CAP. CORRIENTE / ACTIVO	19,95%	20,99%	29,37%

Fuente: Elaboración propia.

El capital corriente mide si la empresa está financiando correctamente sus inversiones. Enfrentamos la composición de activos y pasivos para estudiar la forma en la que la empresa financia sus activos corrientes y no corrientes. Si bien, para que las cifras sean comparables las vamos a expresar como porcentaje del total activo. En el comportamiento de la empresa observamos una tendencia favorable. Durante el periodo analizado la autoridad portuaria de Cartagena presenta un excelente equilibrio entre sus activos y la estructura financiera. El capital corriente en 2012 era del orden del 29.37% evidenciando que financiaron con recursos permanentes todo su activo no corriente y parte del corriente. Esto se debe a la política de tener una baja financiación a corto plazo.

Gráfico 2. Equilibrio Financiero.



Fuente: Elaboración propia.

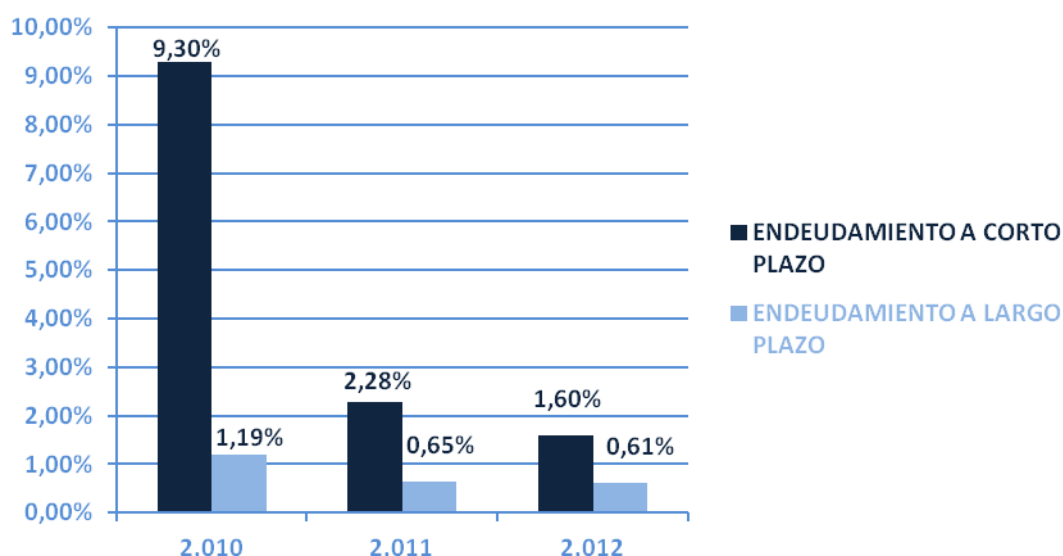
Tabla 3. Nivel de Endeudamiento APC.

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO	2010	2011	2012
AUTONOMIA FINANCIERA	89,51%	97,08%	97,79%
ENDEUDAMIENTO A CORTO PLAZO	9,30%	2,28%	1,60%
ENDEUDAMIENTO A LARGO PLAZO	1,19%	0,65%	0,61%
CARGA FINANCIERA	3,00%	0,84%	0,50%
CAPACIDAD DEVOLUCION DE DEUDA	29,30%	68,64%	186,19%

Fuente: Elaboración propia.

A través del ratio de Autonomía Financiera podemos medir el nivel de capitalización de la empresa, y como podemos ver va en aumento año a año. En 2012 la capitalización alcanzaba la brillante cifra del 97.79%, esto se debe al bajo nivel de endeudamiento a corto (cinco millones seiscientos cincuenta y nueve mil doscientos tres coma cincuenta y) y largo plazo (cuatrocientos sesenta y cuatro mil seiscientos cinco coma cincuenta y ocho) de la empresa. Donde no existe ningún tipo de financiación con bancos a largo plazo, la única partida de Deuda a Largo Plazo es la de los Proveedores de inmovilizado. Por lo que esta empresa presenta un excelentísimo nivel de autonomía financiera. Así como presentar unos ratios de endeudamiento bajísimos.

Gráfico 3. Endeudamiento a Corto y Largo Plazo.

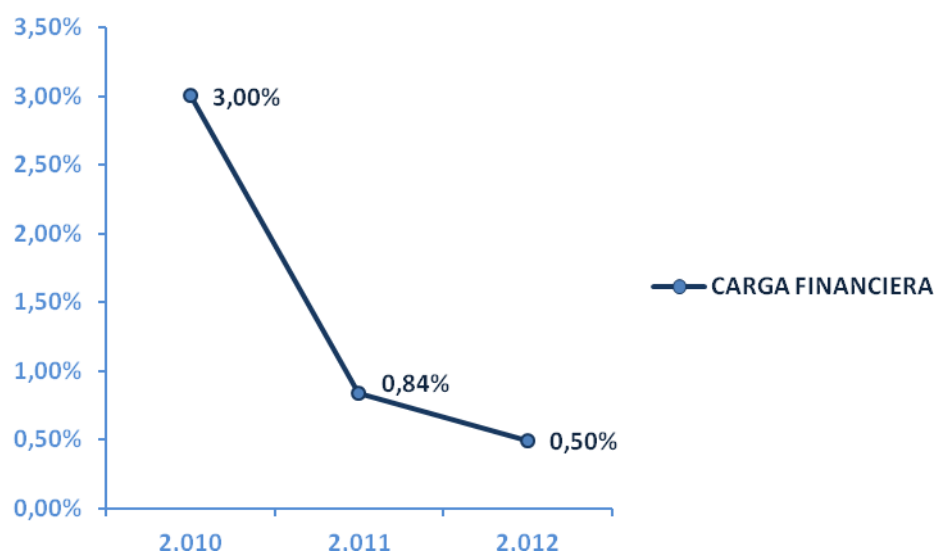


Fuente: Elaboración propia.

Para el periodo analizado la Carga Financiera presenta unos resultados favorables, exceptuando el resultado de 2010 cuya cifra refleja un valor desfavorable del 3%, una cifra excesivamente elevada, si además tenemos en cuenta los bajos niveles de endeudamiento de la empresa, pero este resultado se explica con la desorbitada cifra de un millón seis mil seiscientos ochenta y dos coma setenta y dos euros por actualización de provisiones. Ya en 2012 la Carga Financiera baja hasta alcanzar el 0.50% del Importe Neto de la Cifra de Negocios, es decir que de cada cien euros de

ventas cero coma cincuenta se destinaban a pagar gastos financieros. Propiciando mayores niveles de rentabilidad.

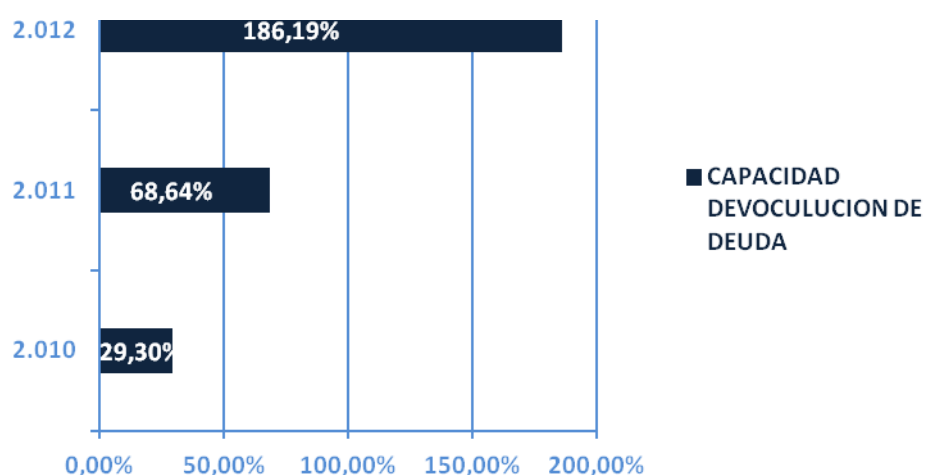
Gráfico 4. Carga Financiera.



Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la capacidad de devolución de deuda, se observa una mejoría de este indicador. En 2010 con una capacidad de devolución de deuda de 29,30% el puerto de Cartagena era un deudor solido capaz de hacer frente a sus pagos. Pero esta situación se mejora muchísimo en 2012 ya que con sus recursos generados (Beneficio+ Amortización) puede devolver el 186,19% del total de sus pasivos, sin necesidad de recurrir a un nuevo endeudamiento.

Gráfico 5. Capacidad de Devolución de Deuda.



Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente tabla mostramos el análisis de la rentabilidad para el periodo de estudio:

Tabla 4. Análisis de la Rentabilidad APC.

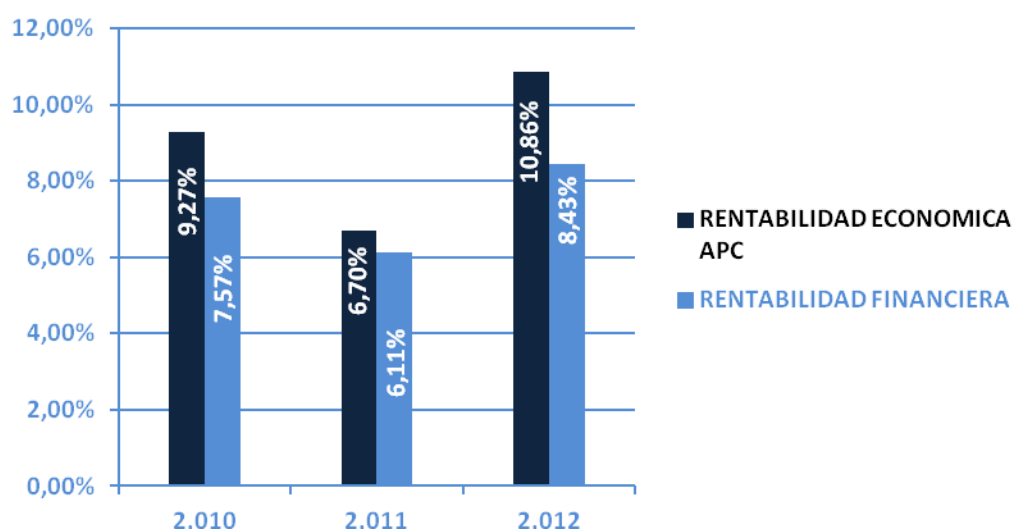
ANALISIS DE LA RENTABILIDAD	2010	2011	2012
RENTABILIDAD ECONOMICA	6,66%	6,09%	9,14%
RENTABILIDAD ECONOMICA APC	9,27%	6,70%	10,86%
RDO. AJUSTADO EXPLOTACION	20.104.064,28	16.506.288,10	24.840.861,16
ACTIVO NO CORRIENTE EXPLOTACION	247.330.043,04	253.986.411,67	256.458.700,30
ACTIVO CORRIENTE EXPLOTACION	54.589.296,40	17.254.909,87	15.422.657,59
MARGEN DE EXPLOTACION	58,80%	44,87%	55,07%
ROTACION VENTAS/ACTIVO	0,11	0,14	0,17
RENTABILIDAD FINANCIERA	7,57%	6,11%	8,43%

Fuente: Elaboración propia.

La rentabilidad económica nos indica el grado de eficiencia que posee la empresa. En este caso vemos que presenta una evolución al alza, pero siempre a niveles críticos. El peor dato lo encontramos en 2011 con 6,09%, mientras que el máximo alcanzado es en 2012 con un 9,14%, siendo este dato insuficiente. Esto se puede explicar como consecuencia de la valoración del inmovilizado material, ya que sus construcciones y, Terrenos y Bienes naturales, se emplazan en sitios clave de un gran valor. Por esta razón, obtenemos un Activo No Corriente de Explotación muy elevado que hace que este ratio presente niveles muy bajos. Debido a este inconveniente este ratio es calculado tal como se indica en el artículo 157 del R.D. Legislativo 2/2011, de cinco de Septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante. Este ratio posee mayor significatividad y por tanto una mayor fiabilidad. También poseen unos porcentajes de valoración diferentes situando al puerto de Cartagena entre uno de los más rentables del sistema de puertos de titularidad estatal, con una rentabilidad en 2012 del orden 10,86%. También influye en este resultado el Margen de Explotación obtenido. Este ratio experimenta una evolución inestable pero siempre favorable, alcanzando su máximo en 2010, con 58.80%. En 2011 por cada cien euros invertidos en activos se facturaba cero coma catorce esta cifra aumenta hasta llegar a cero coma diecisiete en 2012.

La rentabilidad financiera en el puerto de Cartagena ha tenido una evolución inestable, ya que en 2010 obteníamos un 7,57%, en 2011 este dato baja 1,5% alcanzando a su máximo valor en 2012 con 8,43%. No solo ha sido una evolución inestable sino también insuficiente ya que todos son valores desfavorables, ya que por cada 100€ de fondos propios que mantuvieron en la empresa en 2012 solo consiguieron un rendimiento de 8,43%.

Gráfico 6. Rentabilidad Económica y Financiera.



Fuente: Elaboración propia.

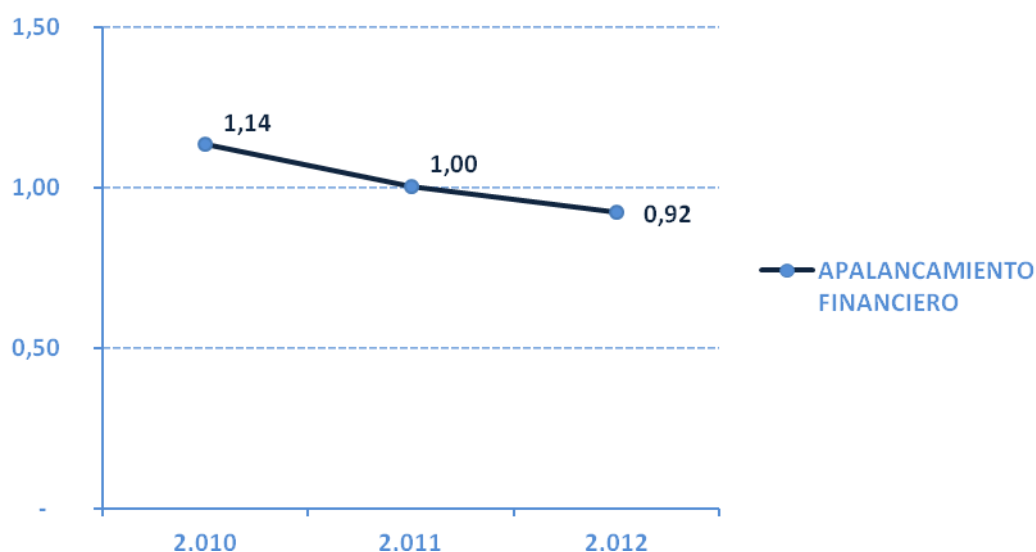
Tabla 5. Equilibrio Financiero APC.

NIVEL DE ENDEUDAMIENTO	2010	2011	2012
APALANCAMIENTO FINANCIERO	1,14	1,00	0,92

Fuente: Elaboración propia.

El Apalancamiento Financiero es una manera de determinar si la estructura financiera de la empresa favorece o perjudica a la rentabilidad de la misma. En este caso, para el periodo analizado, vemos como para 2010 (uno coma catorce) la estructura financiera favorece a la rentabilidad de la empresa. Mientras que para el 2011 y 2012 la financiación ni perjudica ni afecta a la rentabilidad prácticamente ya que el dato obtenido en el apalancamiento es muy cercano a uno.

Gráfico 7. Apalancamiento Financiero.



Fuente: Elaboración propia.

Una vez realizado el análisis económico financiero podemos afirmar que la APC, es un deudor sólido y solvente, con bajo riesgo de impago. Presenta niveles bajos de endeudamiento lo que se transforma en una importante autonomía financiera que le permite llevar a cabo grandes proyectos sin financiación externa. Otra de las fortalezas que podemos observar es su garantía a largo y corto plazo, ya que posee una posición fuerte y estable para todo el periodo analizado. Así, como su capital circulante es positivo, lo que podemos afirmar que sus activos son financiados adecuadamente.

Figura 7. Dársena de Cartagena.



An aerial photograph of a coastal city harbor. In the foreground, a large white cruise ship with orange lifeboats is docked at a pier. The ship has "Costa Marina" written on its side. To the right of the cruise ship, numerous sailboats of various sizes are moored in the water. The background shows a dense urban landscape with many multi-story buildings, some with balconies, and a few palm trees. The sky is clear and blue.

3.3

EL TRÁFICO
DE
CRUCEROS

Como consecuencia de los esfuerzos realizados por parte de las principales operadoras de cruceros por ofertar cruceros de calidad, con buques modernos y a precios asequibles, el tráfico de cruceros en Europa y América ha tenido un crecimiento exponencial, durante las dos últimas décadas.

Tanto Estados Unidos como Europa se definen como los dos grandes mercados en el mundo del tráfico de cruceros. En el año 2010 las cifras de movimientos de pasajeros de cruceros presentaron un crecimiento espectacular en los últimos veinte años, llegando a duplicarse ampliamente la cifra registrada con respecto al año 1990.

Los resultados presentados en 2010 por la Cruise Line International Association (CLIA) hablaban que el número de pasajeros que disfrutaron de un crucero el año 2010 a nivel mundial fue de más de quince millones, lo que supuso un incremento del 13,44% respecto a 2009. Un año más tarde para 2011, a pesar de la precaria situación económica, y la gran subida del precio del petróleo, se movilizaron más de dieciséis millones de pasajeros, superando las risueñas expectativas de la CLIA. Otra cifra representativa del auge del tráfico de cruceros en 2010 fue la puesta en marcha de catorce buques de crucero nuevos por parte de las navieras.

La industria europea de cruceros, sigue creciendo y haciéndose su hueco dentro de este sector turístico. Dicho segmento del turismo es la única área que está disfrutando de un crecimiento considerable. La contribución europea a la industria del crucero se avala por las siguientes cifras: el tráfico de pasajeros en régimen de crucero, en el Mediterráneo aumento su capacidad en un 109,38% y su cuota de mercado en un 7,35% en el año 2012. El mercado del crucero europeo representa aproximadamente el 30% de los pasajeros a nivel mundial.

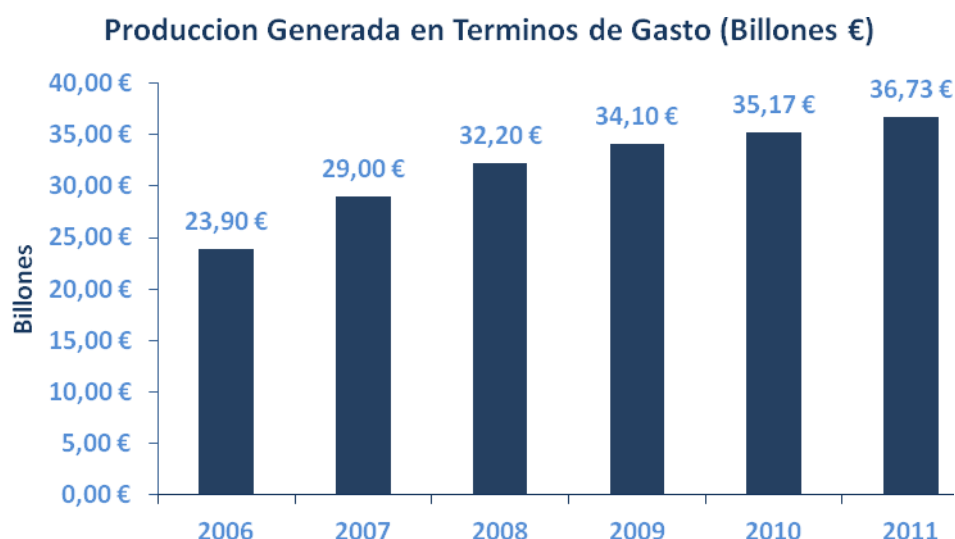
En la siguiente tabla podemos ver la evolución del nivel de producción en término de gasto que ha experimentado Europa en este sector.

Tabla 6. Volumen de producción en términos de gasto, periodo 2006-2011.

VOLUMEN DE PRODUCCION TOTAL GENERADA POR LA INDUSTRIA DEL CRUCERO EN TERMINOS DE GASTO.	
2006	23,90 €
2007	29,00 €
2008	32,20 €
2009	34,10 €
2010	35,17 €
2011	36,73 €

Fuente: Informe Anual de Contribución Económica 2012 de ECC. Billones de euros.

El impacto total de la industria viene dado por la suma de los impactos directos, indirectos y los inducidos. En este caso de la industria crucerística en Europa ha aumentado en un 54% desde 2006 hasta 2011, pasando de veintitrés coma nueve billones de euros a treinta y siete billones de euros. Uno de los motivos del incremento es la mejora de la productividad de la mayoría de las industrias europeas.



Fuente: Informe Anual de Contribución Económica 2012 de ECC. Billones de euros.

Desde 2006 a 2011 se ha incrementado el número de cruceristas europeos en un 77%, pasando de tres coma cuatro millones en 2006 hasta sobrepasar los seis millones en 2011. A pesar de la recesión económica en 2009 y el leve repunte posterior no fue suficiente como para frenar el crecimiento de este sector que consiguió aumentar la presencia de cruceros en puertos europeos alrededor de un 54%. Otro dato a analizar es el número de escalas que realizan los cruceros, en 2006 quince coma siete millones de pasajeros visitaron un puerto europeo, mientras que en 2011 lo hicieron veintisiete coma cinco pasajeros creciendo las escalas un 79%. Esto conlleva una serie de efectos positivos, ya que al aumentar el número de escalas los cruceros, hacen recorridos más largos lo que se transforma en un mayor impacto económico.

Tabla 7. Estadísticas de Pasajeros Europeos en Millones, periodo 2006-2011.

CATEGORIA	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Pasajeros Europeos	3,41	4,00	4,42	4,94	5,40	6,05
Variación %		17,30	10,50	11,76	9,31	12,04
Embarcaciones en puertos Europeos	3,61	4,29	4,69	4,84	5,20	5,56
Variación %		18,84	9,32	3,20	7,44	6,92
Puertos de Escala	15,71	18,82	21,71	23,76	25,18	27,50
Variación %		19,80	15,36	9,44	5,98	9,21

Fuente: Informe Anual de Contribución Económica 2012 de ECC. Millones de pasajeros.

Los efectos económicos del crecimiento de esta industria se expandieron por toda Europa. Sin embargo cinco son los países que han presentan un mayor cambio en sus variables macroeconómicas, ya que estos cinco países representan el 80% de la actividad de cruceros en Europa.

Tabla 8. Estadísticas de Pasajeros Europeos en Millones, periodo 2006-2011.

PAIS	GASTO DIRECTO MILLONES €	CRECIMIENTO DESDE 2010	TOTAL EMPLEOS	GASTO PERSONAL TOTAL MILLONES €
ITALIA	4.450 €	-1,90%	100.089	3.043 €
UK	2.830 €	10,20%	63.834	2.332 €
ALEMANIA	2.524 €	9,50%	39.238	1.433 €
ESPAÑA	1.298 €	9,40%	27.497	834 €
FRANCIA	1.224 €	25,90%	16.009	726 €
RESTO UE	2.631 €	-9,40%	68.833	1.434 €
TOTAL	14.957 €	43,70%	315.500	9.802 €

Fuente: Informe Anual de Contribución Económica 2012 de ECC. Millones de euros, año 2011.

Dentro de estos cinco países, Italia, Reino Unido y Alemania representan el 66% del total de gastos directos de la industria de cruceros, experimentando un cambio del 4,2% con respecto 2010. Definiendo como los principales segmentos de la industria de crucero:

- Actuar como mercado de origen y destino para los pasajeros de crucero.
- Mantenimiento de las instalaciones de la sede y proporcionar equipo.
- Proporcionar construcción naval y servicio de reparación.
- Abastecimiento de combustible a los buques de crucero.

Mientras, que Italia, Reino Unido y Alemania, presentan un peso importante en todos los segmentos, para el caso español y francés es diferente. España sirve principalmente como mercado de origen y destino para los pasajeros, y posee varias sedes de navieras. Y en el caso de Francia, presenta importantes actividades navales de construcción de buques y reparación, aparte de ser un importante mercado de destino y origen de cruceros.

Como podemos observar en la Tabla 8 entre los cinco países experimentaron un crecimiento del 6,5% en gastos directos en la industria de cruceros. Encabezados por Francia con un aumento del 26% en gastos directos, este crecimiento fue presentado por un incremento del 51% en los gastos de construcción naval y un 6% de aumento en el gasto de bienes y servicios por las línea de crucero en empresas francesas.

Mientras, en Reino Unido, Alemania y España experimentaron un crecimiento de sus gastos directos entre el 9% y el 10%. En Reino Unido se produjo el mayor crecimiento anual con 10,2% en los gastos directos. Este crecimiento se dio por un aumento del 18,4% en los gastos de mantenimiento del buque y servicios de reparación, y un aumento del 10,5% de los gastos de la industria en empresas inglesas. Además, el gasto directo de pasajeros y tripulación en los puertos de Reino Unido creció un 8,3%.

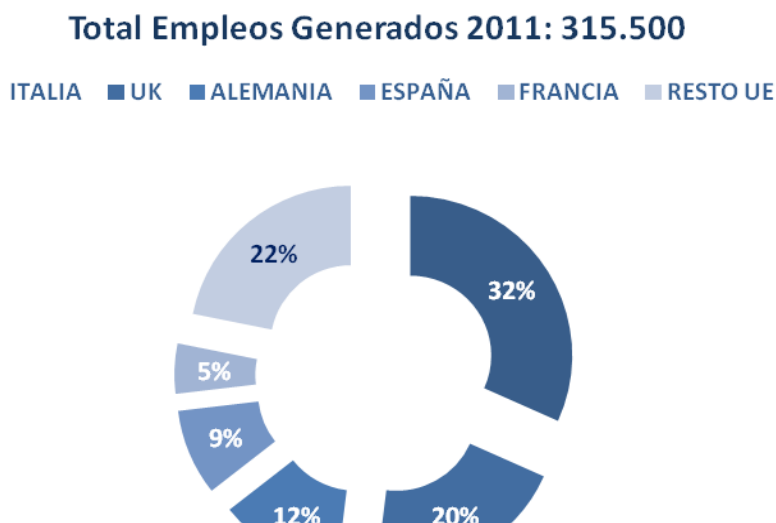
La industria crucerística en Alemania experimentó un incremento del 9,5% en gastos directos, esto se explica por el incremento del 13% del gasto de los pasajeros y tripulación en puertos alemanes, así como por el aumento del trabajo en astilleros alemanes en actividades de construcción y reparación de buques.

En el caso español los gastos directos de la industria del crucero crecieron en torno al 9,4% durante 2011. Se incrementó cerca del 14%, el gasto por pasajero y tripulación en los puertos españoles lo que representó la mayoría de los gastos de la industria. Además cada uno de las categorías de gasto restantes a nivel español, ya fuese la construcción naval o la retribución de empleados creció en torno al 6% respecto de 2010.

En cambio Italia experimentó una reducción de sus gastos directos en 2011. La caída del 2% fue el resultado neto de una disminución del 24% en los gastos de construcción naval, frente a tan solo un aumento del 8% en gasto por pasajero y personal, y un crecimiento del 11% del gasto en empresas italianas referido a las líneas de crucero.

Por otro lado podemos analizar a nivel europeo la importancia de cada país en esta industria a través del estudio del número de pasajeros. Los principales países turistas de cruceros en 2010 en termino de pasajeros; fueron Reino Unido, en primer lugar, con 1,6 millones de pasajeros, seguido de Alemania con 1,2 millones, y finalmente, en tercera posición Italia con 890.000 y en cuarto lugar aparece España con 645.000 cruceristas. A pesar de la coyuntura económica actual la oferta de viajes turísticos mediante cruceros sigue siendo una industria en crecimiento, jugando un papel relevante en cifras macroeconómicas, como son el PIB y el empleo. Así, el empleo total asociado con la producción de dicho sector se ha incrementado en un 45.07%, pasando de doscientos veinticinco mil coma seis empleos en 2006 hasta alcanzar los trescientos veintisiete mil coma tres puestos de trabajo en 2012. Este lento crecimiento del empleo es consecuencia del efecto inverso provocado por el aumento de la productividad de las industrias europeas. A esto se añadió el declive de la construcción de buques de crucero, el cual posee un importante impacto multiplicador, y las consecuencias de la recesión mundial de 2009, lo que dio lugar a una disminución absoluta del empleo en este sector en 2009. Sin embargo, más tarde en 2011 con la continua expansión de esta industria en Europa, esto ha cambiado, teniendo un impacto significativo en la generación de empleo en los últimos tres años.

Gráfico 9. Total Empleo Generado por Países en 2011.

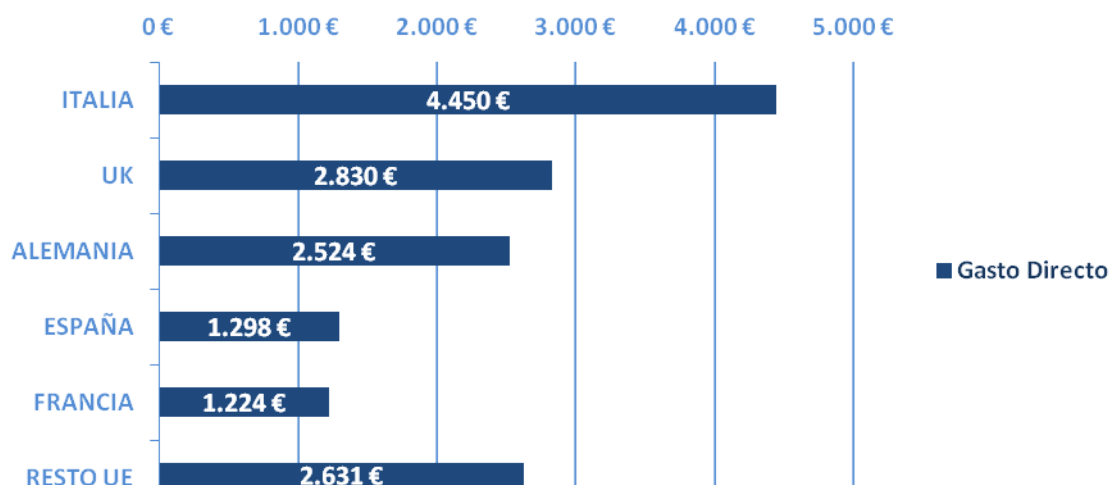


Fuente: Informe Anual de Contribución Económica 2012 de ECC.

En el año 2011 se generaron trescientos quince mil quinientos puestos de trabajo en Europa, de los cuales casi un tercio fueron generados en Italia (32%), presentándose una vez más como el país líder en el sector europeo. Seguidamente de Reino Unido generando en 2011 un 20% del empleo total. En tercer lugar se sitúa Alemania con un 12%. Ya en cuarto lugar aparece muy de cerca España con un 9%, seguido de Francia con un 5%. El 22% restante está representado por el resto de países de la Unión Europea, evidenciando cuales son las industrias europeas con mayor relevancia en el ámbito de la industria de cruceros (European Cruise Council, 2012).

Una vez analizado el efecto en el empleo, analizaremos los efectos significativos de este sector turístico. En 2012 la contribución económica total de la industria crucerística en europea alcanzó la cifra de treinta y siete mil novecientos millones de euros, un 3,1% más, que en 2011 con treinta y seis mil setecientos millones de euros. De este contribución el gasto directo fue de quince mil millones, cifrado por; El sector del astillero que representó el 46% del gasto directo de la industria del crucero, mientras que el 23% de este gasto estaba relacionado con los empleos generados y el 31% a la compensación directa de los empleados (ECC, 2012).

Gráfico 10. Total Gasto Directo por Países en 2011.

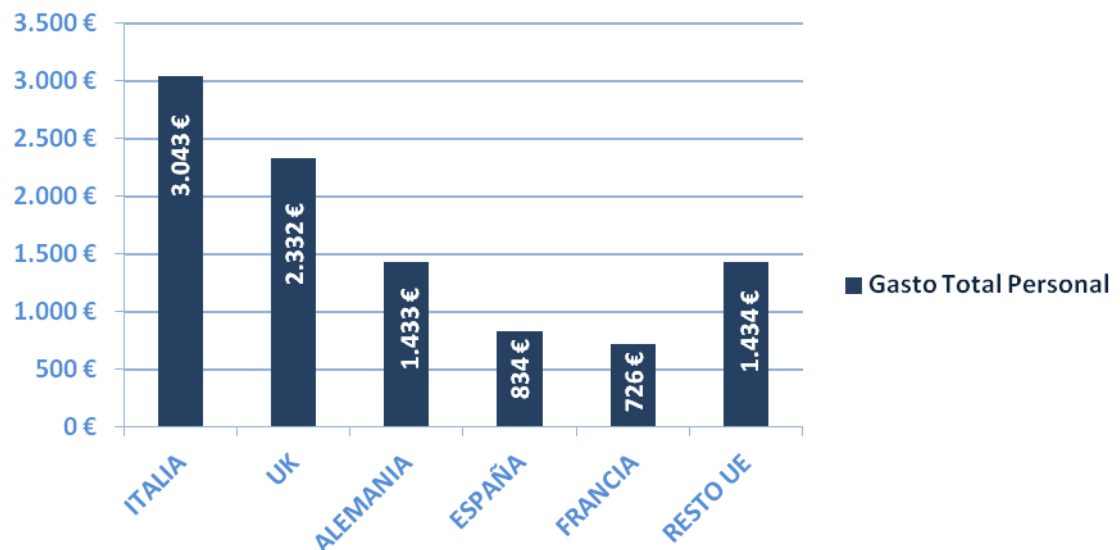


Fuente: Informe Anual de Contribución Económica 2012 de ECC. Millones de euros.

Este gasto directo viene representado, por el consumo total necesario para la puesta en marcha de los cruceros por parte de las diferentes líneas de crucero y navieras. Así como el total de gastos de los pasajeros, incluyendo las compras y estancias, y la tripulación durante las escalas. Una vez más durante el año 2011, Italia se perfila como el líder europeo con mayor gasto directo, con cuatro mil cuatrocientos cincuenta millones de euros. En segundo lugar se sitúa Reino Unido con dos mil ochocientos treinta millones de euros, seguido por Alemania con dos mil quinientos veinticuatro millones de euros. En cuarto lugar se sitúa España con mil doscientos noventa y ocho millones de euros y en quinto lugar Francia con mil doscientos veinticuatro millones de euros. Si contamos con el resto de países europeos, el gasto total directo en 2011 fue de catorce mil novecientos cincuenta y siete (ECC, 2012).

Dentro de este gasto directo, como hemos mencionado antes, se encuentra el gasto llevado a cabo por los pasajeros y la tripulación. Es una partida de mucho peso sobre todo para las economías locales, ya que presentan una atractiva fuente de ingresos para los comercios integrados en dichas economías. Esta parte del gasto directo de la industria crucerística ha aumentado en estos últimos años, en 2012 el gasto estimado de los pasajeros y los miembros de la tripulación durante las escalas en los puertos fue de tres mil seiscientos treinta millones de euros, un 5,5% más que en 2011. (ECC, 2012).

Gráfico 11. Gasto Total al Personal por Países en 2011.



Fuente: Informe Anual de Contribución Económica 2012 de ECC. Millones de euros.

Este gráfico hace referencia a la remuneración de los empleados, tanto de la industria crucerística principal, como aquellas industrias que juegan un papel supletorio, sirviendo de apoyo a las actividades derivadas de la industria principal. Es interesante analizar esta magnitud ya que es la conexión entre la industria crucerística y la empresa destinada al consumo, ya que esta remuneración los empleados la transforman en gasto de bienes de consumo. Esto es lo que se conoce como efectos inducidos en un impacto económico. (ECC, 2012).

Otra variable representativa de la importancia de la industria de cruceros en Europa, es el número de pasajeros de cruceros con salida desde puertos europeos. En 2012, esta cifra alcanzó los cinco coma siete millones, un 5,2% más que en 2011, de los cuales el 0,9 millones procedía de fuera de Europa (ECC, 2012).

Una de las principales causas que explican el crecimiento del mercado europeo de cruceros, es el descenso de los precios como consecuencia de un aumento considerable de la oferta, con su consiguiente aumento de la demanda. De manera que ya no se considera como parte de un turismo de lujo, destinado solo para unos pocos sino que cada día es más fácil acceder a este tipo de turismo. (Estepa M. Anuario Jurídico y Económico Escurialense, XLV 133-154 / ISSN: 1133-3677, 2012).

Dentro de la industria de los cruceros en Europa, se destaca el caso español, ya que se ha convertido en uno de los mercados mejor posicionado en dicho sector. Según la CLIA Europa, España incrementó en 18% su volumen de cruceristas de 2001 a 2011, dejando atrás otros países con mayor cultura y tradición en este mercado,

tales como Alemania que creció un 13%, Italia al 12% o en el caso de Reino Unido en el que su volumen de cruceristas tan solo aumento un 8%. Este crecimiento ha hecho que el mercado español sea un enclave estratégico para este sector.

Según la CLIA Europa en 2010, la industria de cruceros en España tuvo una contribución económica de mil doscientos cincuenta y cinco millones de euros, situándolo como el cuarto mercado que más se ha beneficiado económicamente.

Los puertos españoles acogieron a cinco coma dos millones de cruceristas europeos, sumando tanto las escalas como los embarques, lo que situó a España en 2010 como el segundo país que más pasajeros europeos recibió.

España también ocupa la segunda posición como puerto europeo de embarque ya que uno coma dos millones de pasajeros que embarcaron en Europa, lo hicieron en un puerto español. Lo que significa que en 2010, de cada cinco pasajeros que embarcaron en Europa uno lo hacía en un puerto Español. En 2012 España se mantuvo como el cuarto país europeo que más pasajeros embarcaba en un crucero, con una cifra de quinientos setenta y seis mil cruceristas obteniendo un 11,4% de cuota de mercado.

En términos de inversión, a pesar del inicio de la crisis financiera, hasta la difícil coyuntura económica actual, el desembolso de esta industria en España ha aumentado, pasando de mil setenta y ocho millones en 2008 a mil doscientos cincuenta y cinco millones de euros en 2012, es decir ha aumentado la inversión de la industria de los cruceros en un 16%. (EuroaPress, 2012).

Como consecuencia del aumento de esta inversión, y en contra de la difícil situación económica de estos últimos cinco años, la industria de cruceros ha conseguido seguir creciendo y generando empleo. Una muestra de ello es el dato de 2008 en el que este sector consiguió generar veintidós mil trescientos noventa y siete puestos de trabajo, alcanzando en 2012 la cifra de veintisiete mil cuatrocientos treinta y siete empleos, lo que supone un incremento del 18%.

Dentro de la industria del crucero española, existen una serie de áreas que por sus características similares y posición geográfica podemos agrupar en seis regiones diferenciadas e integradas por autoridades portuarias.

La primera de estas áreas, es el Arco Ibero-Mediterráneo. Esta es el área con mayor importancia dentro de esta industria, en ella se llevan a cabo la mayoría de actividades crucerísticas, tanto a nivel de escalas como cruceros de base. Esta área está integrada por las siguientes autoridades portuarias:

Tabla 9. Tráfico Pasajeros de Crucero, Arco Ibero-Mediterráneo, año 2011.

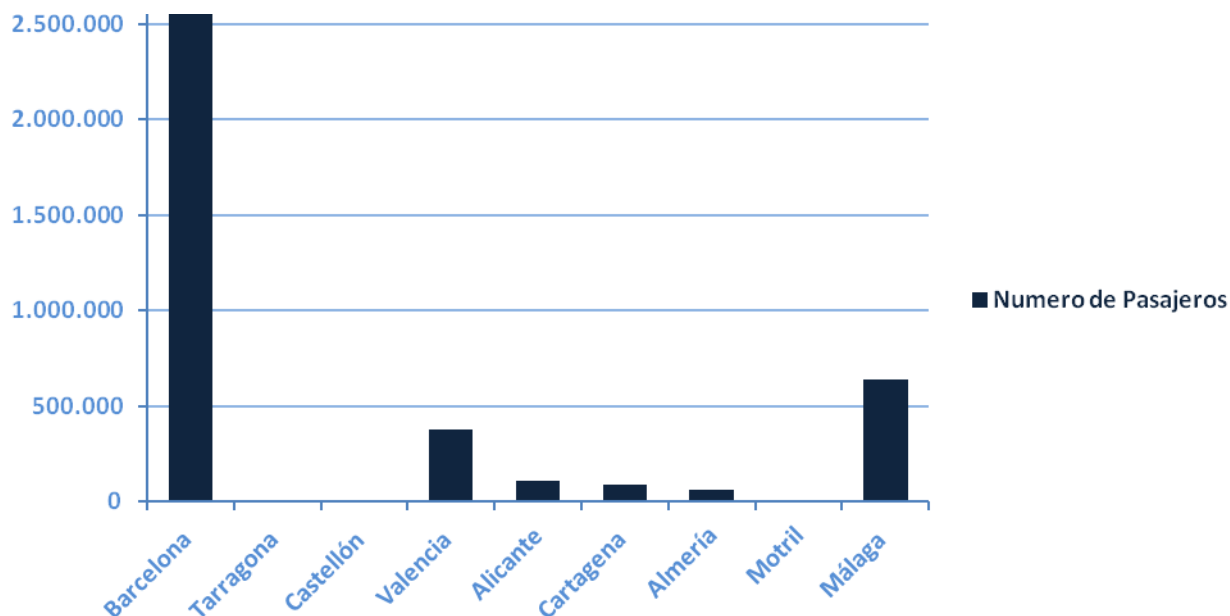
Arco Ibero-Mediterráneo	2008	2009	2010	2011
Barcelona	2.074.554	2.151.465	2.350.283	2.657.244
Tarragona	2.847	2.223	752	3.148
Castellón	0	0	849	586
Valencia	199.335	184.909	253.743	378.463
Alicante	82.487	96.615	75.795	108.436
Cartagena	35.374	67.916	104.294	88.081
Almería	60.695	38.903	57.902	57.902
Motril	2.676	3.460	2.335	8.998
Málaga	352.993	487.955	659.123	638.845

Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

El puerto de Barcelona se mantiene como el primer puerto europeo con mayor tráfico de cruceristas, en 2011 con más de dos seis millones de pasajeros visitaron este puerto, ya fuese por crucero de base o escala, un 2,4% más que en el año 2010. Situándose en el ranking mundial de puertos crucerístico en la cuarta posición, por delante de puerto del nivel de New York o el de Civitavecchia de Roma.

La segunda Autoridad Portuaria con más tránsito de cruceros en 2011 ha sido Málaga con más de seiscientos treinta mil pasajeros. Esto es la respuesta a la importante inversión llevada a cabo por parte de esta autoridad portuaria, que en armonía con la operadora Cruceros Málaga, han conseguido la apertura de tres terminales de crucero, así como la ampliación del Paseo de Levante. Más las innumerables acciones de promoción mediante la presencia en diferentes ferias del sector. Forma una apuesta fundamental, que ha sido la responsable del gran desarrollo de este tipo de tráfico en Málaga. Este puerto también se cuela en el ranking mundial, en la cuadragésimo cuarta posición.

Gráfico 12. Tráfico Pasajeros de Crucero, Arco Ibero-Mediterráneo, año 2011.



Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

En cambio el puerto de Valencia ha experimentado un considerable crecimiento en cuanto al número de escalas de crucero, pasando de recibir doscientos cincuenta y tres setecientos cuarenta y tres pasajeros en 2010 a cuatrocientos ochenta mil doscientos treinta y tres en 2012. Lo que supuso un aumento del 89% en tráfico de cruceristas para Valencia. Asestándose como tercer puerto con mayor tráfico de cruceros, con grandes expectativas de futuro.

La segunda región diferenciada es el Arco Atlántico, este arco engloba la zona de la costa atlántica sur y la zona norte. Si hablamos de la industria crucerística a nivel peninsular, esta zona se posiciona como la segunda área de mayor influencia de turismo de cruceros, en 2011 alcanzó la cifra de setecientos ochenta y ocho mil ochocientos noventa y un pasajeros.

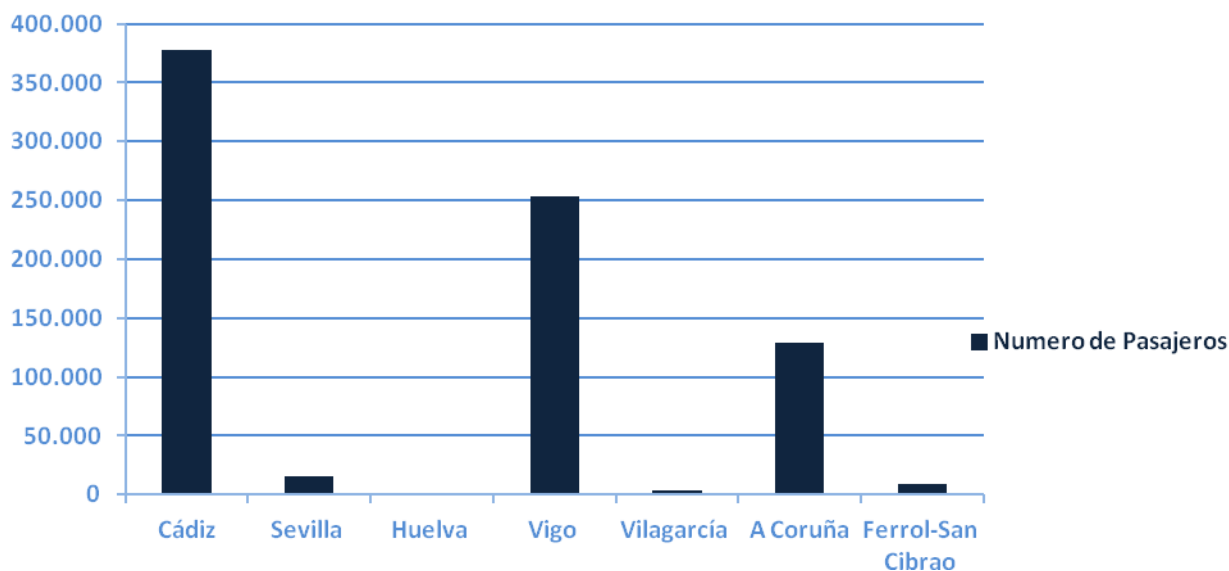
Tabla 10. Trafico Pasajeros de Crucero, Arco Ibero-Atlántico, año 2011.

Arco Ibero-Atlántico	2008	2009	2010	2011
Cádiz	224.905	237.066	336.761	377.434
Sevilla	18.089	21.422	12.413	16.058
Huelva	201	525	525	650
Vigo	216.333	222.948	233.644	253.637
Vilagarcía	5.289	3.549	4.373	3.126
A Coruña	57.517	53.574	70.698	128.563
Ferrol-San Cibrao	3.722	2.445	640	9.423

Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

Los principales puertos en este tipo de tráfico en dicha área son tres, el puerto de la Bahía de Cádiz en primer lugar, en segundo lugar el puerto de Vigo y en tercera posición la A Coruña. El resto de puertos integrantes de esta región casi no tienen tránsito de pasajeros en régimen de crucero, sino que presentan unos niveles mayores en cuanto al tráfico de mercancías.

Gráfico 12. Trafico Pasajeros de Crucero, Arco Ibero-Atlántico, año 2011.



Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

El caso sevillano es un caso particular dentro de la industria crucerística española, ya que es el único puerto fluvial que tiene actividad de cruceros. Sevilla es puerto base de la compañía de cruceros fluviales CroisiEurope. Este puerto se ha convertido en un atractivo medio para visitar la ciudad de Sevilla, dando lugar a numerosas escalas regulares de cruceros.

También debemos destacar que el puerto de Ferrol-San Cibrao, son dos puertos integrados en una misma autoridad portuaria. El puerto de San Cibrao no tiene ningún movimiento crucerístico, la poca actividad existente es por parte del puerto de Ferrol, en el que en 2011 tan solo llegaron nueve mil cuatrocientos veintitrés pasajeros.

Por su estratégico emplazamiento las Islas Canarias juegan un papel relevante en la industria crucerística española. Este región, está integrada por dos Autoridades Portuarias; la de Las Palmas, y la de Santa Cruz de Tenerife. Formadas a su vez por diferentes puertos, cada uno de ellas.

Tabla 11. Trafico Pasajeros de Crucero, Islas Canarias, año 2011.

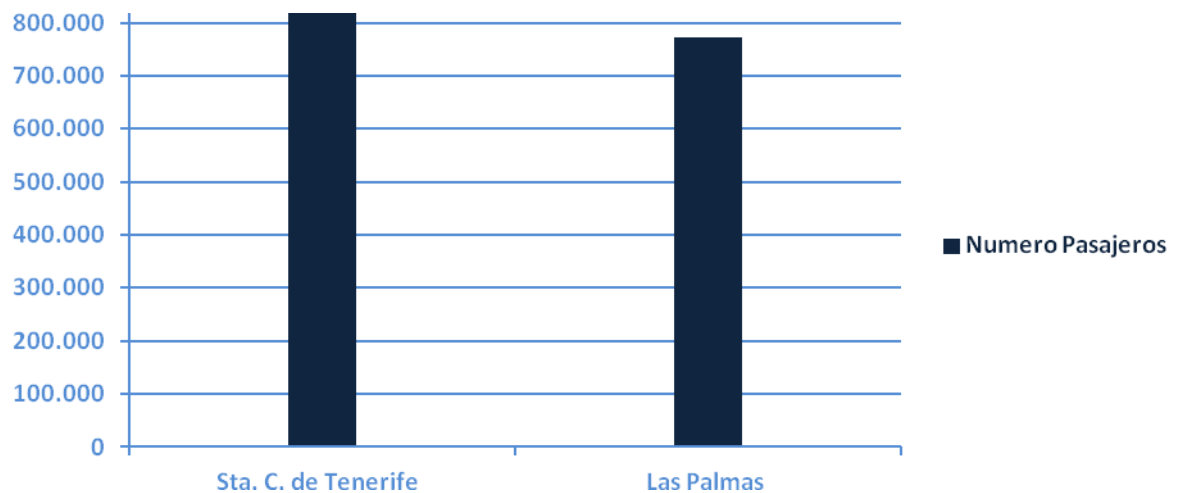
Islas Canarias	2008	2009	2010	2011
Sta. C. de Tenerife	557.371	582.115	740.022	828.332
Las Palmas	576.412	611.249	664.861	771.160

Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

Los principales puertos turísticos de la Autoridad Portuaria de Sta. C. de Tenerife son el puerto de Santa Cruz de Tenerife con seiscientos siete mil trescientos cuarenta y tres pasajeros; el de Palma, al que arribaron ciento ochenta y dos mil ochocientos setenta y dos cruceristas, a San Sebastián de La Gomera, treinta y cinco mil cuatrocientos dieciocho, y por primera vez al puerto de La Estaca con dos mil novecientos cincuenta y siete mil turistas. Así como podemos localizar al puerto de Sta. C. de Tenerife en la lista mundial de puertos crucerístico en la posición vigésimo cuarta.

Navieras de renombre tales como: AIDA, Costa Cruceros, Thomson o Pullmantur, han elegido el puerto de Santa Cruz de Tenerife como puerto base y de embarque.

Gráfico 13. Trafico Pasajeros de Crucero, Islas Canarias, año 2011.



Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

A pesar de que la Autoridad Portuaria de Sta. C. de Tenerife, tenga un mayor tránsito de pasajeros, la Autoridad Portuaria de las Palmas presenta unos datos más que satisfactorios, posicionándose en el ranking mundial de puertos turísticos en la vigésimo octava posición.

Dentro de esta Autoridad Portuaria los puertos con influencia de buques en régimen de crucero son el puerto de Las Palmas, del Rosario y de Arrecife. Liderando el ranking en 2011 el puerto de Las Palmas, con ciento noventa y siete escalas de crucero y cuatrocientos dieciocho mil ciento ochenta y cuatro pasajeros, seguido del puerto de Arrecife con ciento setenta y dos escalas y doscientos sesenta y un mil novecientos treinta y siete cruceristas, y en tercera posición con cuarenta y cuatro escalas el puerto del Rosario y a este puerto arribaron ochenta y siete mil doscientos setenta y cuatro turistas.

La siguiente región que diferenciamos, son las Islas Baleares. Este archipiélago está emplazado en un lugar estratégico del Mediterráneo, siendo uno de los destinos turísticos más solicitados de nuestro país. Así como un asentamiento clave para el sector crucerístico español, siendo una de las áreas que presentan un mayor tráfico de pasajeros.

Tabla 12. Trafico Pasajeros de Crucero, Islas Baleares, año 2011.

Islas Baleares	2008	2009	2010	2011
Baleares	1.314.074	1.237.362	1.546.739	1.021.656

Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

Como podemos observar, aunque las Islas Baleares tienen un elevado tránsito de cruceristas, presentan una tendencia negativa, reduciéndose casi un 25% sus pasajeros desde 2008 hasta 2011.

Dentro de esta institución, el puerto de Palma, se consolida como líder, con ochocientos treinta y ocho mil quinientos veintitrés pasajeros. En segundo lugar el puerto de Eivissa, con ciento veintiocho mil setecientos setenta y cinco cruceristas, dejando en tercera posición al puerto de Mao al que arribaron cincuenta y tres mil quinientos cuarenta y seis turistas. Dos puertos más son los que integran esta Autoridad Portuaria, el puerto de Savina que aunque poca, pero presenta actividad crucerística, a este puerto tan solo llegaron ochocientos doce cruceristas; y por último el puerto de Alcudia que en 2011 no tuvo ninguna actividad turística en régimen de crucero.

La costa cantábrica también es un escenario atractivo para las navieras que desean operar en Europa, ya que se encuentra muy cercano y de fácil comunicación con el resto de Europa, convirtiéndose en el puente crucerístico que une España con importantes países crucerísticos como Francia, Reino Unido y los países Nórdicos. Convirtiendo esta franja en la quinta área diferenciada con influencia crucerística.

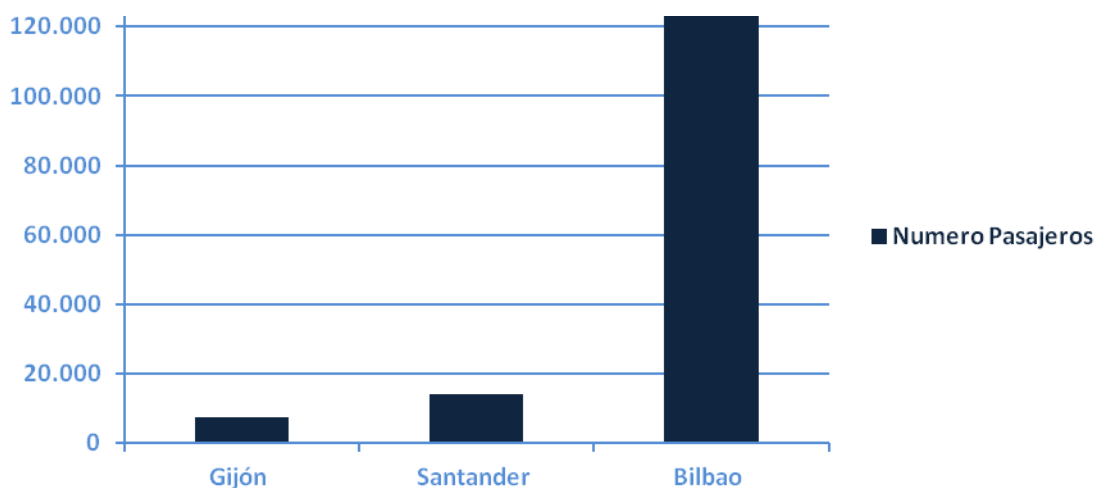
Tabla 13. Trafico Pasajeros de Crucero, Franja Cantábrica, año 2011.

Franja Cantábrica	2008	2009	2010	2011
Gijón	6.125	4.537	5.082	7.307
Santander	21.291	14.557	13.939	14.207
Bilbao	37.126	28.995	165.024	125.201

Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

En la costa cantábrica podemos destacar como puertos turísticos importantes, el puerto de Gijón, el de Santander y el de Bilbao. A nivel nacional estos puertos se sitúan en el ranking como la quinta área con mayor tránsito de cruceros, pero a nivel peninsular se sitúan en la tercera posición, con un total de pasajeros de ciento cuarenta y seis mil setecientos quince.

Gráfico 14. Tráfico Pasajeros de Crucero, Franja Cantábrica, año 2011.



Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

El más importante de los tres puertos que conforman esta franja cantábrica, es el puerto de Bilbao. Este puerto en el año 2010 tuvo un crecimiento espectacular, pasando de casi treinta mil pasajeros, a ciento sesenta y cinco mil turistas. Esto se debió a que en el año 2009, con el fin de mejorar el servicio de pasajeros de cruceros, la Autoridad Portuaria de Bilbao decidió construir una nueva estación marítima, que entro en funcionamiento en el 2010. Esta estación cuenta con varias zonas de entrega de maletas, recogida de equipaje, sala de espera y oficina de turismo entre otros. El total de la inversión ascendió a 1,9 millones de euros, pero como se ha podido comprobar dos años después, ha sido un proyecto rentable que ha situado al puerto de Bilbao a la cabeza en el tráfico de cruceros en el norte de España.

Y por último, por su peculiar situación diferenciamos las ciudades de Ceuta y Melilla. Estas ciudades no presentan una alta fluidez de tráfico de cruceros, sino más bien que régimen de pasaje y tránsito. Aun así, por ser el punto de unión de España con el continente europeo, sí que presentan una leve actividad crucerística

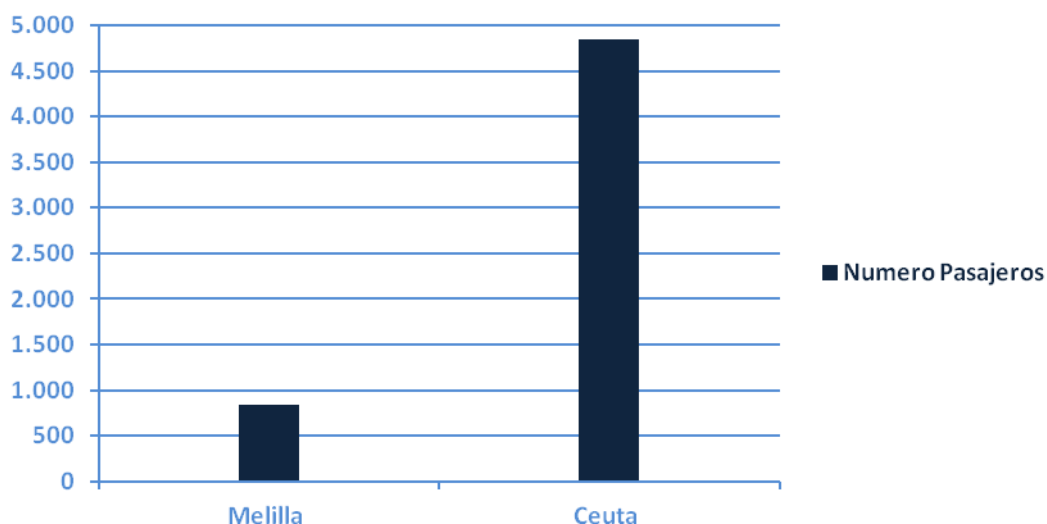
Tabla 14. Trafico Pasajeros de Crucero, Costa África - Mediterráneo, año

Costa África - Mediterránea	2008	2009	2010	2011
Melilla	1.390	0	2.265	844
Ceuta	32.606	9.654	4.220	4.841

Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

Ceuta es una ciudad notablemente joven en el ámbito crucerístico, su punto álgido lo vivió en el año 2008, en el que se aumentó el 25% de los turistas con respecto 2007. En 2008 se cosecharon los frutos de los esfuerzos llevados a cabo por la Autoridad Portuaria de Ceuta, que hicieron llegar al puerto de Ceuta un total de 19 buques de crucero. Pero sin duda en el año 2008 la joya de la corona fue la escala de crucero, “Saga Rugby” uno de los cruceros más emblemáticos del mundo, que ayudo a impulsar este tráfico de crucero en esta ciudad autónoma. Hoy en día esta ciudad sigue haciendo grandes esfuerzos promocionales con el fin de aumentar su influencia crucerística, pero en 2011 tan solo consiguió alcanzar la cifra de cuatro mil ochocientos cuarenta y un turistas.

Gráfico 14. Trafico Pasajeros de Crucero, Costa África - Mediterránea, año



Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

En cuanto a la otra ciudad autónoma, no hay mucho que decir ya que es un puerto que presenta una actividad crucerística anómala, y muy fluctuante ya que existen años en los que ni siquiera llega a existir tráfico alguno de cruceros como ocurrió en el año 2009 y en 2012.

Una vez diferenciado y analizado las 6 áreas geográficas con mayor influencia de turistas en régimen de crucero, vamos a ver el comportamiento y aportación de cada una de ellas al sistema de puertos nacional y a la industria de cruceros española. Seguimos el análisis de cifras expresado en pasajeros, por lo que de esta manera tenemos:

Tabla 15. Trafico Pasajeros de Crucero, en España, año 2011.

Área Geográfica	2008	2009	2010	2011
Arco Ibero-Mediterráneo	2.810.961	3.033.446	3.505.076	3.941.703
Arco Ibero-Atlántico	526.056	541.529	659.054	788.891
Franja Cantábrica	64.542	48.089	184.045	146.715
Islas Baleares	1.314.074	1.237.362	1.546.739	1.021.656
Islas Canarias	1.133.783	1.193.364	1.404.883	1.599.492
Costa África - Mediterráneo	33.996	9.654	6.485	5.685
TOTAL	5.883.412	6.063.444	7.306.282	7.504.142

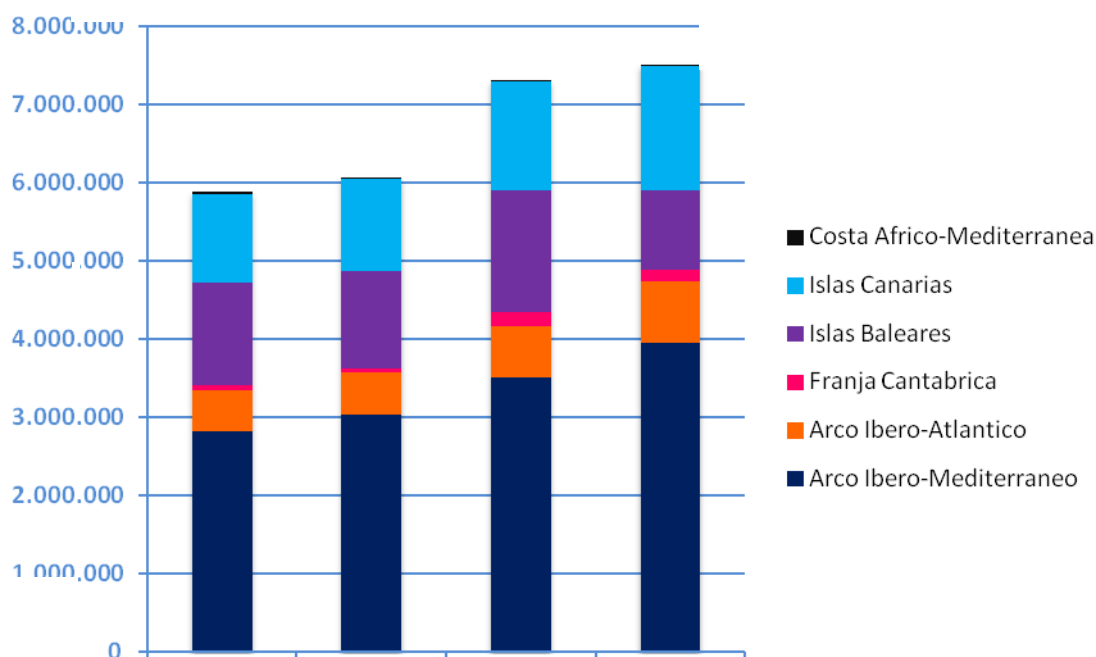
Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros.

Como podemos observar, cada año el tráfico de pasajeros de crucero va en aumento. En 2008 este tráfico alcanzo los cinco millones ochocientos ochenta y tres mil cuatrocientos doce cruceristas. Tres años después, en 2011, los turistas en este régimen alcanzaron la cifra de siete millones quinientos cuatro mil ciento cuarenta y dos cruceristas, un 27,54% más que en 2008.

De forma general, todas las áreas y regiones presentan aumentos de este tráfico, a excepción de la costa África - Mediterráneo, que ha reducido de forma considerable su tráfico de cruceros. De todas ellas, la que más se ha incrementado ha sido la franja cantábrica. Esto se debe a los grandes esfuerzos que está llevando a cabo el puerto de Bilbao y A Coruña, por potenciar los ingresos de la tasa de pasaje. Así como el filón que han detectado las navieras en estos puertos, por su cercanía y

mejor orientación a países con gran tradición en cruceros como son Francia, Inglaterra y los Países Nórdicos.

Gráfico 15. Tráfico Pasajeros de Crucero, Costa África - Mediterránea, año 2011.



Fuente: www.puertos.es. Miles de Pasajeros

Según el gráfico 15, destacamos la importancia y el peso de los Arco Ibero-Mediterráneo. Como podemos ver año a año es el área con mayor influencia de pasajeros de crucero. Posee el 50% aproximadamente cada año, lo cual resalta la importancia del mar Mediterráneo dentro de la industria de cruceros, reafirmando las cualidades y ventajas que presenta esta región para esta industria. Países tan turísticos como España, Francia, Italia y Grecia se encuentran a las orilla de este mar lo que es un añadido extra que posee esta región para ser una de las elegidas por los cruceristas a la hora de elegir un destino.

Debido a esa importancia del Arco Ibero-Mediterráneo en la industria crucerística, hemos decidido centrar este trabajo a partir de ahora en esta región, centrándonos en los puertos que la integran, pero sobre todo en el puerto de Cartagena.

3.4

EL TRAFICO DE CRUCEROS EN CARTAGENA



En el puerto de Cartagena se construyó por primera vez una terminal de cruceros en el año 2001, nueve años más tarde en 2010, fue ampliada con quinientos cincuenta metros de lineal de atraque, y un calado de buque máximo de 12,50m. Esta terminal posee una explanada de cinco mil metros cuadrados. Con aparcamiento para autobús y taxi, zona comercial y punto de información turística. Con estas mejoras se buscaba la posibilidad de atraque de dos buques de crucero a la vez. Actualmente, la capacidad máxima de atraque es de tres buques de crucero dentro de la Dársena de Cartagena. Existiendo la posibilidad de aumentar la capacidad de cruceros si fuera necesario usando la Dársena de Escombreras.

Antes del año 1999, apenas existía tránsito de buques de crucero en Cartagena, pero debido a las oportunidades de mercado que dicho sector representaba, la APC tomó la iniciativa de potenciar esta actividad con el fin de hacer de ella una importante fuente de ingresos para el puerto. A partir de entonces la APC hizo un importante esfuerzo por asistir a ferias especializadas, así como hacer grandes inversiones en actividades de promoción comercial y marketing.

Figura 8. Cruceros en la Terminal de Cruceros.



Más tarde el 4 de Abril 2010 se inaugura en Cartagena las mejoras de esta terminal que cuenta con cuentan con diferentes puntos de información, mejora de los accesos y una imagen mejorada de la ciudad para los cruceristas

Figura 9 y 10. Remodelaciones de la Terminal de Cruceros.



El tráfico de cruceros en Cartagena muestra una evolución positiva, creciendo casi todos los periodos desde año 1998 hasta hoy en día. Como podemos observar en la siguiente Tabla 16:

Tabla 16. Evolución del número de pasajeros en la APC.

AÑOS	EVOLUCION DEL NÚMERO DE CRUCERISTAS EN LA APC.	TASA VARIACION INTERANUAL
1998	3.632	
1999	20.375	460,99%
2000	16.817	-17,46%
2001	16.415	-2,39%
2002	14.680	-10,57%
2003	12.423	-15,37%
2004	18.388	48,02%
2005	29.073	58,11%
2006	29.337	0,91%
2007	39.922	36,08%
2008	35.374	-11,39%
2009	67.916	91,99%
2010	104.294	53,56%
2011	88.081	-15,55%
2012	83.917	-4,73%

Fuente: Elaboración propia. Datos Anuario Estadístico APC.

Fue en el año 1999 en el que Cartagena vio los frutos de los esfuerzos realizado por la gestión portuaria. Dicho año se considera como el inicio de la actividad crucerística cartagenera puesto que antes, apenas existía una actividad de peso como tal. Desde el año 1999 hasta el año 2012 el número de cruceristas ha crecido en un 311,86%. Este dato indica la importante expansión que está experimentando el puerto Cartagena como puerto de escala. Una vez iniciada la actividad crucerística, el mayor crecimiento de dicha actividad fue en el periodo 2008 - 2009, con un crecimiento cercano al 92%. Este crecimiento no se sustenta en un ningún acontecimiento de importancia, sino son las navieras las que marcan el ritmo de visita al puerto de Cartagena, coincidiendo con las tendencias y exigencias del mercado. Si bien cabe destacar, que la principal actividad promotora que ha hecho atractivo al puerto de Cartagena, son las numerosas bonificaciones establecidas para las tasas de cruceros. Estas tasas económicas han convertido al puerto de Cartagena en un puerto competitivo en toda la Costa Mediterránea. Pero no todos los aumentos han sido factores aislados, el año de mayor tráfico para esta actividad

fue el 2010 con un total casi de ciento cuatro mil trescientos pasajeros, destacando el papel principal que jugó la inauguración de la ampliación de la terminal de cruceros, explicada anteriormente.

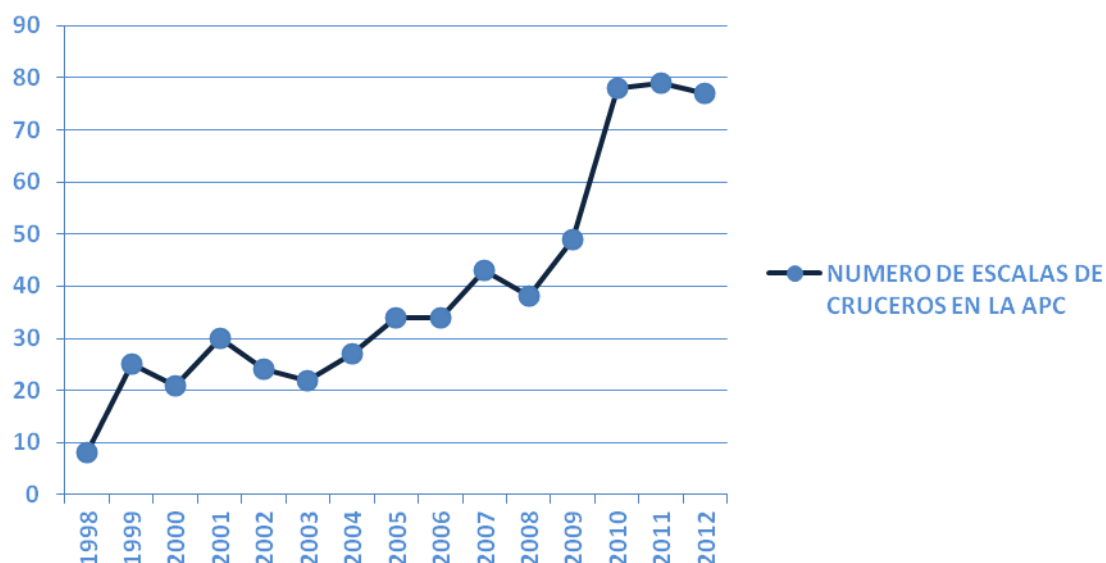
Tabla 17. Evolución del número de escalas en la APC.

AÑOS	NUMERO DE ESCALAS DE CRUCEROS EN LA APC	TASA VARIACION INTERANUAL
1998	8	
1999	25	212,50%
2000	21	-16,00%
2001	30	42,86%
2002	24	-20,00%
2003	22	-8,33%
2004	27	22,73%
2005	34	25,93%
2006	34	0,00%
2007	43	26,47%
2008	38	-11,63%
2009	49	28,95%
2010	78	59,18%
2011	79	1,28%
2012	77	-2,53%

Fuente: Elaboración propia. Datos Anuario Estadístico APC.

Otra magnitud referencial de la actividad de cruceros son el número de escalas de estos buques. Coincidiendo con el análisis del número de pasajeros, en el año 1999 se produce el mayor incremento de estas escalas, con un crecimiento del orden del 212,50%. Como hemos comentado anteriormente esto es debido a las actividades promocionales realizadas por la APC para incentivar dicha actividad, marcando este año como el año inicial de esta actividad. Así mismo en el año 2010, y coincidiendo con la inauguración de la terminal de cruceros, se produce el crecimiento más importante a nivel de escalas.

Gráfico 16. Numero de escalas de cruceros en la APC.



Fuente: Elaboración propia. Datos Anuario Estadístico APC.

Observando la gráfica vemos de una forma clara la evolución positiva que han sufrido las escalas, marcando como los periodos de máximo crecimiento de 2007 a 2010. Esta es la respuesta de la navieras ante las continuas mejoras de la terminal de cruceros y antes las grandes posibilidades que presenta Cartagena como enclave turístico. Desde el gobierno local se apoya profundamente esta actividad tan atractiva económicamente, no solo para la APC sino para la economía local y el prestigio de la ciudad de Cartagena. Dicho apoyo se pone de manifiesto en actividades tales como, el Comercio Amigo de los Cruceros promovido por el ayuntamiento de Cartagena, por el que todos los comercios asociados se comprometen a permanecer abiertos durante la estancia del crucero de más de trescientos pasajeros.

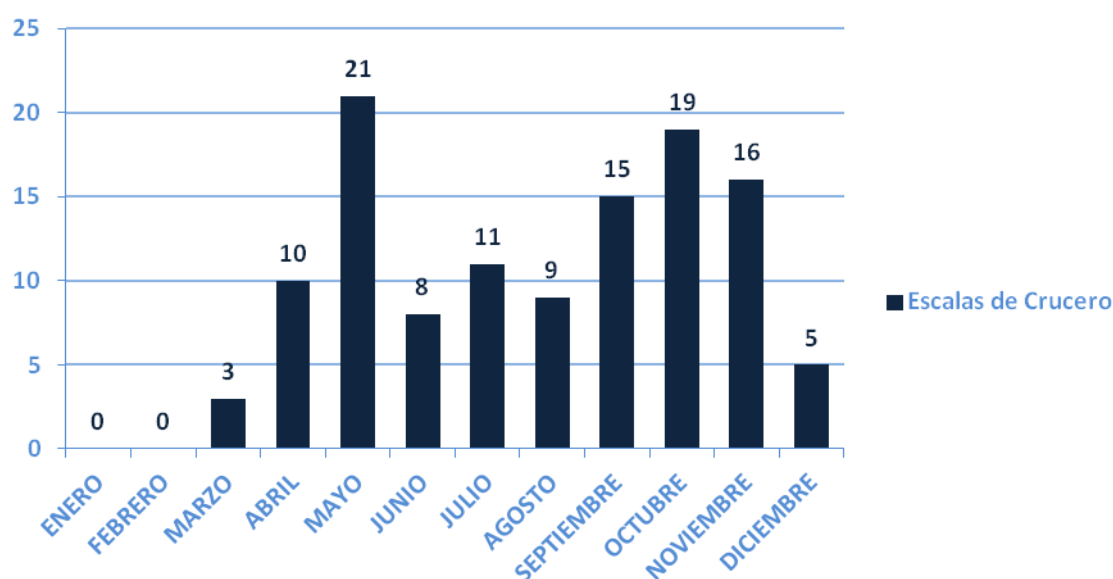
Según un estudio llevado a cabo por la APC en 2011, el gasto medio por pasajero en Cartagena es de veinticinco euros. Desglosando esta cantidad se llegó a la conclusión que un 60% de esa cantidad, es decir quince euros, son de gasto del pasajero a nivel local, ya sea en hostelería, servicios turísticos y otras compras. Mientras que el 40% restante pertenece a la gestión del puerto siendo un total de diez euros. En los puertos europeos el gasto medio por cruceristas es de sesenta euros, de los cuales quince euros se imputan como gasto del pasajero para el puerto y los cuarenta y cinco euros restantes para otros servicios que ya hemos mencionado antes.

Una partida muy importante del gasto que realizan los turistas en la economía local se debe a los servicios turísticos. Según la APC, el 80% de los cruceristas se quedan visitando la ciudad de Cartagena, mientras que tan solo un 15% realiza excursión fuera del puerto y el 5% restante permanece a bordo durante la estancia del crucero.

Una vez analizado la situación actual de esta actividad, y partiendo de los datos publicados por la APC, la previsión existente para este año 2013 es de un total de ciento diecisiete escalas, batiendo record histórico para el puerto de Cartagena. Hasta el momento se cuenta ya con setenta y cuatro visitas quedando a la espera del resto si se cumple con la planificación de atraque establecida. Una cifra que reafirmará la posición puntera del puerto de Cartagena como sello de calidad para las principales navieras.

Aprovechando dichos datos también se puede observar la estacionalidad que presentan las visitas de estos buques al puerto de Cartagena. Este comportamiento coincide con los obtenidos en años anteriores.

Gráfico 17. Previsión de cruceros para el año 2013.



Fuente: Elaboración propia. Datos Anuario Estadístico APC.

ANÁLISIS ECONÓMICO DEL TRÁFICO DE CRUCEROS

Debido a la disponibilidad de información hemos calculado las cifras de ingresos exclusivamente de cruceros para los años 2011 y 2012. Para ello hemos ido a la cuenta de pérdidas y ganancias y dentro del apartado del Importe Neto de la Cifra de Negocios nos hemos fijado en las cuentas de Tasa de Buque y Tasa de Pasaje.

Estas dos tasas son aplicadas a todos los buques de crucero que atracan en el puerto. La primera de ellas, la tasa de Buque, es una tasa aplicada a todos los buques que atracan en el puerto de Cartagena, en función del tonelaje del mismo. En este caso hemos podido calcular fácilmente el ingreso que se ha obtenido de esta tasa por buques de crucero, debido a que en el informe anual de la APC se puede ver el tráfico de cruceros en término de toneladas de buque. El valor económico de las tasas varía según qué años, así como se le aplican diferentes tipos de bonificación. En cuanto a la Tasa de Pasaje, grava al número de cruceristas que arriban al puerto de Cartagena. En este caso no ha sido necesario realizar ningún cálculo, ya que la única actividad de pasaje que se realiza en Cartagena es la de cruceros, por lo que el importe integro de esta cuenta refleja actividad de cruceros.

Para ambas tasas existen diferentes término de aplicación, incluso bonificaciones como hemos mencionado anteriormente, pero para simplificar este estudio, hemos escogido una tasa general, dejando al margen aquellas de diferente aplicación. La siguiente Tabla 18 muestra esta información:

Tabla 18. Porcentajes Cruceros sobre Total de Ventas.

PESO ECONOMICO DE LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS	2011	2012
1. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	36.789.214,78	45.104.360,27
A) Tasas Portuarias	3.554.522,83	3.625.381,05
1. Tasa del Buque	3.412.433,48	3.499.166,16
2. Tasa del Pasaje	142.089,35	126.214,89
PORCENTAJE SOBRE EL TOTAL DE VENTAS	9,66%	8,04%

Fuente: Elaboración propia.

Si bien la obtención de los ingresos exclusivos de cruceros ha sido fácil, el cómputo de los gastos no ha sido así, ya que no disponemos de la cifra de costes derivada de la contabilidad interna de la empresa. Por tanto, los gastos de la empresa se han calculado como una aproximación según el porcentaje que representan los ingresos de la actividad de cruceros sobre el total de la actividad portuaria. Es decir, primero calculamos el peso económico de los ingresos de cruceros sobre el total de ingresos de la APC. Suponiendo que todos los costes de la empresa son variables, hemos calculado los gastos de las actividades de cruceros aplicando el porcentaje anterior

sobre las distintas partidas de gastos existentes en la Cuenta de Resultados. La siguiente Tabla X muestra estos resultados.

Tabla 19. Gastos ajustados a la actividad de Cruceros.

GASTOS AJUSTADO A LA ACTIVIDAD DE CRUCEROS	2011	2012
2. GASTOS DE PERSONAL	689.121,69	542.340,68
A) Sueldos y Salarios	491.949,91	392.127,17
B) Cargas Sociales	197.171,78	150.213,51
3. OTROS GASTOS DE EXPLOTACION	708.711	565.090
A) Servicios Exteriores	342.990,43	269.859,94
1. Reparaciones y Conservación	141.188,44	113.112,97
2. Servicios de Profesionales Independientes	30.414,22	18.380,42
3. Suministros	0,00	0,00
4. Otros Servicios Exteriores	104.203,61	87.213,13
B) Tributos	66.154,86	69.838,69
C) Perds. Deter. y Var. Provisiones Operc. Comer.	3.713,30	797,93
D) Otros Gastos de Gestión Corriente	15.573,48	12.741,06
E) Aportación a Puertos del Estado	127.621,63	113.229,11
F) Fondo Compensación Interportuario aportado	152.657,41	98.623,34
4. AMORTIZACION DEL INMOVILIZADO	1.036.235,97	851.160,15

Fuente: Elaboración propia.

La partida de suministros la consideramos igual a cero, ya que esta actividad relaciona las diferentes compañías que operan dentro del puerto con el buque de crucero directamente, sin representar coste o movimiento alguno para la gestión portuaria. Queremos destacar las limitaciones derivadas de los resultados obtenidos de la tabla anterior al aplicar los supuestos de linealidad y de variabilidad de las distintas partidas de gasto sin disponer de información interna de la empresa. Por lo que estos resultados se deben de considerar como una aproximación a la información de la empresa.

Tabla 20. Cuenta Pérdidas y Ganancias estimada para Cruceros.

CUENTA PERDIDAS Y GANANCIAS ESTIMADA CRUCEROS	2012	2011
1. IMPORTE NETO DE LA CIFRA DE NEGOCIOS	3.625.381,05	3.554.522,83
A) Tasas Portuarias	3.625.381,05	3.554.522,83
1. Tasa del Buque	3.499.166,16	3.412.433,48
2. Tasa del Pasaje	126.214,89	142.089,35
2. GASTOS DE PERSONAL	542.340,68	689.121,69
A) Sueldos y Salarios	392.127,17	491.949,91
B) Cargas Sociales	150.213,51	197.171,78
3. OTROS GASTOS DE EXPLOTACION	565.090,06	708.711,10
A) Servicios Exteriores	269.859,94	342.990,43
1. Reparaciones y Conservación	113.112,97	141.188,44
2. Servicios de Profesionales Independientes	18.380,42	30.414,22
3. Suministros	51.153,41	67.184,16
4. Otros Servicios Exteriores	87.213,13	104.203,61
B) Tributos	69.838,69	66.154,86
C) Perds. Deter. y Var. Provisiones Operc. Comer.	797,93	3.713,30
D) Otros Gastos de Gestión Corriente	12.741,06	15.573,48
E) Aportación a Puertos del Estado	113.229,11	127.621,63
F) Fondo Compensación Interportuario aportado	98.623,34	152.657,41
4. AMORTIZACION DEL INMOVILIZADO	851.160,15	1.036.235,97
5. RESULTADO DEL EJERCICIO	1.666.790,15	1.120.454,07

Fuente: Elaboración propia.

A partir de la información anterior hemos calculado los ratios de rentabilidad y productividad para añadir información sobre el funcionamiento del ciclo de explotación de la empresa. Otras dimensiones financieras no han podido ser calculadas debido a la falta de información.

Tabla 21. Rentabilidad estimada para Cruceros.

RENTABILIDAD	2011	2012
RESULTADO EJERCICIO SOBRE VENTAS	45,98%	31,52%

Fuente: Elaboración propia.

Este ratio representa la rentabilidad total obtenida por unidad de facturación. Cuanto más alto sea este resultado mayor beneficio obtendrá la empresa. Podemos afirmar que posee una buena rentabilidad de la actividad de cruceros, pero debe luchar por mantener dicha rentabilidad y hacer que aumente en el periodo 2013. El

hecho de que haya disminuido se explica por la leve caída de la actividad de cruceros en el año 2012, justificándose esta caída en las tendencias y exigencias del mercado de cruceros. La siguiente Tabla 22 muestra algunas cifras relacionadas con la productividad de la empresa

Tabla 22. Productividad estimada para Cruceros.

PRODUCTIVIDAD	2011	2012
Resultados Ejercicio / Nº Trabajadores	5.931,64	4.015,96
Rdo Ejercicio/ Imp. Neto. Cifr. Nego	0,46	0,32
Resultado Ejercicio / Gasto Personal	3,07	1,63

Fuente: Elaboración propia.

Por cada trabajador en 2012 la APC facturaba casi cuatro mil dieciséis euros. Es una cifra muy elevada, pero se explica por las propias características de los servicios prestados por la empresa, ya que con pocos trabajadores se generan grandes corrientes monetarias. Siguiendo con el tema del capital humano, por cada euro de retribución al personal se ingreso uno coma sesenta y tres euros. En 2011 esta cifra era mayor puesto que existía una mayor facturación, y existía un mayor número de trabajadores. En cuanto a la productividad en términos económicos, por cada euro de importe neto de cifra de negocios la APC consiguió cero coma treinta y dos euros de beneficio, siendo esta mayor en 2011 por los motivos anteriormente expuestos.

Figura 11. Dársena del Valle de Escombreras



3.4.1 PROYECTO PUERTO HOME



PROYECTO DE AMPLIACIÓN EN CARTAGENA: Puerto home

La evolución positiva del tránsito de cruceros ha hecho que las autoridades locales y regionales se planteen la posibilidad de realizar una inversión con el objetivo de transformar el puerto de Cartagena en puerto home de la industria crucerística. De este modo, el puerto actuaría como a como puerto de base de inicio y/o fin de un itinerario de crucero. El **proyecto** previsto consistiría en la construcción de una terminal adicional de cruceros, que permita al puerto de Cartagena alcanzar las dimensiones necesarias para cumplir uno de los requisitos necesarios para ser puerto home.

Teniendo en cuenta este proyecto, en octubre de 2012, la Autoridad Portuaria de Cartagena contrató empresa consultora Passenger & Shipping Institute con el objetivo de llevar a cabo el estudio de viabilidad de dicha propuesta. El presidente de la compañía Jay Lewis realizó dicho análisis Tomando como referencia es el Puerto de Marsella. Este puerto destaca por su trayectoria en los últimos años. Así, hace años únicamente se dedicaba a tareas de carga, y en contra de todo pronóstico, y dado el crecimiento del Mediterráneo en esta industria, la dirección del puerto de Marsella pensó que podía atraer cruceros, convirtiéndose así en un puerto de escala; así tras la inversión de dinero y tiempo ha llegado a convertirse en un puerto home de gran éxito.

Dentro de este estudio de viabilidad, Jay Lewis, afirma que las condiciones necesarias y suficientes no sólo hay que tenerlas, sino que deben de ser superiores al resto de puertos, o al menos tener alguna ventaja competitiva. Las categorías que diferencia son:

1. Lado Marítimo: acceso, facilidad de entrada, meteorología...
2. Lado terrestre: seguridad, aprovisionamiento, estibadores y servicio al buque.
3. Pasajero: buena red de transporte, estación de tren aeropuerto, equipamiento e infraestructura turística.
4. Destino: marca reconocida por los navieros, buena reputación y fiabilidad, atractivo y apoyo de los agentes locales y regionales.
5. Itinerario: únicos de Cartagena que no estén disponibles para otros puertos por las distancias.

3.4.2 ANALISIS DE LA INVERSION



Análisis de inversión de la puesta en marcha del Puerto Home en Cartagena

En este apartado realizamos un análisis de la rentabilidad de la inversión necesaria para la puesta en marcha del puerto Home en Cartagena por parte de la Autoridad Portuaria. Esta inversión inicial iría, entre otros recursos, asociada a la construcción de una terminal de cruceros adicional.

Para el desarrollo de este apartado vamos a calcular los flujos de caja de la inversión. A partir de estos flujos de caja obtendremos los criterios de rentabilidad de la inversión del Valor Actual Neto (VAN) y la Tasa de Interna de Rentabilidad (TIR), para aceptar o rechazar la inversión. También vamos a estudiar el Payback de la inversión, y así poder decir en qué momento empezamos a recuperar la inversión¹.

Para el cómputo de estos criterios, en primer lugar debemos conocer el importe de la inversión inicial. Según el director general del Puerto, Pedro Vindel (2012), la nueva terminal, tendría un coste entre doce y trece millones de euros, incluiría las instalaciones de recepción y salida de pasajeros y equipajes, con los controles de Policía Nacional y aduanas correspondientes, y dispondría de los aparcamientos e instalaciones auxiliares necesarias. En nuestro caso supondremos una inversión inicial de catorce millones de euros.

Otro factor clave para el cálculo de la rentabilidad es la línea temporal de la inversión. Por las propias características intrínsecas de la inversión, se prevé un espacio temporal elevado, ya que es una construcción que se prevee que su duración sea un periodo elevado de tiempo. Por lo que deberíamos calcular el VAN y la TIR en condiciones de perpetuidad. Lo que ocurre en este caso es que el crecimiento de los flujos de caja es tan elevado que causaría que la inversión fuera demasiado rentable. Por ello, en vez de a perpetuidad vamos a considerar que la duración de la inversión vive durante su vida contable. Mediante el análisis de las formulas para su cálculo lo entenderemos mejor:

¹ El criterio del VAN, es un procedimiento que consiste en la actualización de un determinado número de flujos de caja futuros originados por una inversión. La metodología de este procedimiento consiste en ir descontando, mediante el uso de una tasa de descuento, al momento actual los flujos de caja futuros generados por un proyecto de inversión. Una vez actualizados todos los flujos, le restamos la inversión inicial y así obtenemos el Valor Actual Neto del Proyecto. La TIR se define como el rendimiento mínimo esperado de una inversión. También es aquella tasa de descuento que hace que el VAN sea igual a cero. El pay-back es un método de selección estadístico que indica el tiempo aproximado que se tardara en recuperar el desembolso inicial de una inversión.

$$VAN = \frac{Q * (1 + g)}{(Ke - g)}$$

Como la tasa de crecimiento es más elevada que el coste de capital, lo que obtendríamos un resultado negativo, lo cual sería imposible, ya que la teoría nos dice que debería ser cero o mayor que cero. Por lo que si dividimos algo entre cero el resultado tiende a infinito, es por esto por lo que calculamos la inversión según lo que duraría contablemente.

Para obtener esta duración simplemente dividimos el total de la inversión inicial por la cuota de amortización de cada año y así obtenemos que la inversión contablemente durara aproximadamente veintinueve años.

En cuanto a los ingresos y cobros partimos de, como explicamos anteriormente en la Tabla 20, los ingresos vienen determinados por la recaudación de dos tasas. La tasa del buque relacionada con el tonelaje del buque, y la tasa de pasaje relacionada con el número de pasajeros. Como solo queremos observar el incremento de la actividad como consecuencia de la construcción de la terminal, tendremos en cuenta únicamente el aumento producido en el número de pasajeros y toneladas respecto al año anterior y por tanto, consecuencia de esta inversión. En cuanto al valor económico de las tasas, hemos tomado la decisión de mantener constante su valor durante tres años consecutivos, ya para el cuarto año añadiremos un incremento, quedando las tasas a partir de 2016 de la siguiente manera:

Tasa Pasaje Euro/ Pasajero	1,6
Tasa Buque Euro / GT	0,9977

Puesto que no sabemos cómo evolucionarían los ingresos porque no tenemos información al respecto, para estimar la tasa de crecimiento derivado de la inversión inicial, decidimos utilizar las cifras de crecimiento disponibles de los puertos de Málaga y Alicante. Estos puertos realizaron una inversión similar. El motivo principal por el que hemos elegido estos puertos, ha sido la proximidad geográfica, y por la similitud de actividad crucerística con el puerto de Cartagena.

De este modo, calculamos las Tasas de Variación Anual, para pasajeros y para las Toneladas de ambos puertos, en el periodo de inicio de actividad como puerto base hasta el año 2011.

Tabla 22. Evolución número Pasajeros de Cruceros.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Alicante	51.527	72.063	82.487	96.615	75.795	108.436
TVA	-	39,85%	14,47%	17,13%	-21,55%	43,06%
Málaga	-	-	352.993	487.955	659.123	638.845
TVA	-	-	-	38,23%	35,08%	-3,08%

Fuente: Elaboración propia.

Alicante inauguro su terminal de cruceros en el año 2007, y podemos observar como su crecimiento en 2008 fue del 39,85%. Dos años más tarde lo hizo el puerto de Málaga, y vemos como el crecimiento de un año a otro tras el inicio de puerto base es del 38,23%. Por lo que podemos observar el impacto de la inauguración de la terminal como puerto base, se podría cifrar alrededor del 40%. Pero para ser más fiable con el análisis hemos calculado una media de los dos, y ese porcentaje es el que hemos aplicado para el crecimiento del primer año en el puerto de Cartagena tras la inversión programada. La media que hemos obtenido ha sido la siguiente:

TASA CRECIMIENTO PRIMER AÑO 39,04%

Tabla 23. Evolución Tonelaje Buque de Cruceros.

	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Alicante	1.957.472	2.583.295	3.072.001	3.516.136	2.867.359	4.241.694
TVA	-	31,97%	18,92%	14,46%	-18,45%	47,93%
Málaga	-	-	13.048.031	17.487.985	20.866.418	21.310.932
TVA	-	-	-	34,03%	19,32%	2,13%

Fuente: Elaboración propia.

Coincidiendo con lo expuesto anteriormente acerca de la inauguración de la terminal de cruceros, observamos que el crecimiento como consecuencia de ello se sitúa entre el 30 y 35%. Calculando la media de los dos fijamos una tasa de crecimiento en las toneladas para el primer año de:

TASA CRECIMIENTO PRIMER AÑO 33,00%

Estas son las tasas de crecimiento del primero año, para calcular la tasa de crecimiento para los siguientes años hemos obtenido las Tasa Medias de Variación Acumulada, tanto para pasajeros como para toneladas de los siguientes años en ambos puertos y hemos supuesto que esos porcentajes son los que tendría el puerto de Cartagena.

$$TMVA = \left[\left[\frac{X_t}{X_o} \right]^{1/t} - 1 \right] * 100 \quad (1)$$

Los resultados obtenidos de estas tasas los encontramos en las siguientes Tablas 24 y 25

- PASAJEROS:

Tabla 24. Tasas de Crecimiento Pasajeros.

TASA MEDIA VARIACION ACUMULADA ALICANTE	8,52%
TASA MEDIA VARIACION ACUMULADA MALAGA	9,40%
TASA CRECIMIENTO RESTO AÑOS	9,96%

Fuente: Elaboración propia.

- TONELADAS BUQUE:

Tabla 25. Tasas de Crecimiento Toneladas de Buque de Crucero.

TASA MEDIA VARIACION ACUMULADA ALICANTE	10,43%
TASA MEDIA VARIACION ACUMULADA MALAGA	6,81%
TASA CRECIMIENTO RESTO AÑOS	9,62%

Fuente: Elaboración propia.

Una vez definidas las tasas portuarias y su comportamiento, y estudiado el ritmo de crecimiento de pasajeros y toneladas, ya estamos en posición de conocer los ingresos que obtendría la APC como consecuencia de la nueva terminal de cruceros.

Para los gastos hemos seguido el mismo procedimiento que en el apartado anterior. Hemos calculado el porcentaje que representa el aumento de la actividad de cruceros en términos de ingresos sobre el total de facturación.

PESO CRUCEROS NUEVA TERMINAL	1,59%
------------------------------	-------

Y bajo el supuesto de linealidad y de que todos los gastos son variables, lo hemos aplicado sobre los gastos de 2012, y así hemos obtenido la estimación de gastos para 2013 de la nueva actividad crucerística.

Tabla 25. Gastos Actividad Cruceros Tras la Ampliación.

2. GASTOS DE PERSONAL	107.255,41
A) Sueldos y Salarios	77.548,60
B) Cargas Sociales	29.706,81
3. OTROS GASTOS DE EXPLOTACION	111.754,41
A) Servicios Exteriores	53.368,55
1. Reparaciones y Conservación	22.369,66
2. Servicios de Profesionales Independientes	3.634,98
3. Suministros	0,00
4. Otros Servicios Exteriores	0,00
B) Tributos	13.811,57
C) Perds. Deter. y Var. Provisiones Operc. Comer.	157,80
D) Otros Gastos de Gestión Corriente	2.519,72
E) Aportación a Puertos del Estado	22.392,63
F) Fondo Compensación Interportuario aportado	19.504,14
TOTAL GASTOS DE CRUCEROS POR AMPLIACION	219.009,82

Fuente: Elaboración propia.

Para la amortización hemos analizado el porcentaje que representa la amortización de años anteriores sobre el total activo de esos mismos años, y hemos calculado una media.

Tabla 26. Cálculo Amortización de la Nueva Terminal.

	AMORTIZACION	ACTIVO NC	AMOR/ANC
2012	10.589.518	293.993.757	3,60%
2011	10.725.014	303.050.384	3,54%
2010	9.211.489	285.661.562	3,22%

Fuente: Elaboración propia.

MEDIA	3,46%
--------------	--------------

AMORTIZACION	483.727,51
---------------------	-------------------

Una vez obtenida esta media la multiplicamos por el total de la inversión y así obtenemos uno de los gastos necesarios para conocer el Beneficio antes de

Intereses e Impuestos. Con la información anterior, calculamos los flujos de caja que aparecen en el anexo I.

Una vez que conocemos los flujos de caja futuros, debemos estimar el Coste de Capital (K_e) para poder calcular el VAN y TIR de la inversión. Al no disponer de esta información, la tendremos que estimar. Entre los distintos procedimientos optamos por utilizar el método CAPM (Rojo. A. “Valoración de Empresas y Gestión Basada en Valor, Madrid, Thomson Editores, 2008). Este método establece que cuanto más arriesgada es una inversión, mayor es la rentabilidad exigida a la misma por parte del inversor. La expresión a partir de la cual se define el coste de capital es la siguiente:

$$K_e = R_f + \beta \cdot (R_m - R_f) \quad (2)$$

Donde:

R_f : tipo de interés libre de riesgo. Es la rentabilidad mínima para inversiones no arriesgadas. En nuestro caso hemos escogido el tipo de interés de las Obligaciones del Estado a 10 años, **4,03%**.

β : beta o coeficiente de volatilidad. Se conoce como el riesgo sistemático no eliminable mediante diversificación. Se estima con el modelo de mercado basado en datos históricos. En este caso no conocemos la beta, por lo que hemos planteado el siguiente supuesto. Como nos encontramos en una empresa que se encuentra dentro del sector servicios, hemos decidido usar dicha beta para la estimación del K_e . Ciertamente es que esta beta también nos es desconocida, pero la hemos hallado de la siguiente manera.

Las únicas betas que conocemos son las betas de aquellas empresas cotizadas en bolsa, por lo que hemos decidido hacer una media de las betas de todas las empresas de servicios que cotizan en bolsa. Para ello nos hemos ido al informe anual de la bolsa del año 2012, y tras una sencilla operación de media aritmética hemos conseguido estimar la beta del sector servicios.

$(R_m - R_f)$: Prima de riesgo de mercado. Según el artículo de Fernández et al. (2011), esta cifra es aproximadamente de un 5,5.

En base a esta información, los resultados que obtenemos para nuestro análisis aparecen en la siguiente Tabla 27:

Tabla 27. Calculo del Coste de Capital (Ke).

Rf	4,503
Beta	0,728
(Rm-Rf)	5,500
Ke (%)	8,508
Ke	0,085

Fuente: Elaboración propia.

Una vez obtenido el Coste de Capital, estamos en condiciones de analizar la rentabilidad de la inversión. Como hablamos anteriormente calculamos el VAN con una línea temporal de veintinueve años, y después calcularemos la TIR.

Actualizados los flujos de caja, los sumamos y a esa cantidad le restamos el desembolso inicial. Si la suma de los flujos de caja es mayor a la inversión inicial, el $VAN > 0$ por lo que llevaremos a cabo la construcción de la terminal. En caso de que el $VAN < 0$, no aconsejaremos la construcción de dicha terminal.

Una vez conocido el resultado del VAN, pasamos al cálculo de la TIR. Como dijimos anteriormente la TIR es el tipo de descuento que hace el VAN igual a cero.

$$VAN = \sum_{t=1}^n \frac{Ft}{(1 + TIR)^t} - I = 0 \quad (4)$$

EL criterio de aceptación para la TIR, es el siguiente:

- Si $TIR > r$, se aceptará el proyecto. Esto quiere decir que el proyecto nos ofrece una rentabilidad mayor que la rentabilidad mínima requerida.
- Si $TIR < r$ se rechazará el proyecto. La razón es que el proyecto da una rentabilidad menor que la rentabilidad mínima requerida.

Los resultados obtenidos aparecen en la siguiente Tabla 28:

Tabla 28. Valor Actual Neto y Tasa Interna de Rendimiento.

VAN	6.258.699,03 €
TIR	11,25%

Fuente: Elaboración propia.

Como podemos observar obtenemos un VAN positivo por lo que según este criterio llevaremos a cabo dicho proyecto, incluso podremos decir que obtendría una rentabilidad de seis millones doscientos cincuenta y ocho mil seiscientos noventa y nueve euros. De la misma manera, el criterio de la TIR nos dice que igualmente debemos realizar el proyecto ya que la TIR nos da un rendimiento del 11%, siendo este mayor al Coste de Capital (K_e) con un 8,5%.

Una vez aceptado el proyecto de inversión, vamos a identificar el número de años que tardaremos en comenzar la recuperación monetaria de la inversión. Como mencionamos antes, usaremos el cálculo del Pay-Back para ello. Para ello, necesitamos saber los flujos de caja acumulados y así fijarnos en el año en el que los flujos de caja superan la inversión inicial. Una vez identificado nos vamos al año anterior y así ya obtenemos el número de años necesarios para recuperar la inversión. Después restamos a la inversión inicial el flujo de caja acumulado para ese año y así poder conocer el número de meses y días necesarios para alcanzar el total de la inversión inicial. En nuestro caso podemos decir que el importe de la inversión inicial lo recuperamos a los trece años y catorce días exactamente.

Este ha sido el resultado obtenido para las condiciones de crecimiento que hemos planteado según las tasas de evolución de los puertos de Málaga y Alicante. Pero también podemos plantear tres posibles escenarios de crecimiento, y sus posibles resultados. La siguiente tabla 29 muestra los resultados obtenidos, aplicando diferentes factores de crecimiento según las previsiones del comportamiento de la economía. Anteriormente explicamos que según las previsiones de futuro la económica crecerá cerca del 1%. Es por ello por lo que planteamos tres supuestos de crecimiento diferentes, Un escenario pesimista que crecerá un 0,2% por encima de lo previsto y un escenario pesimista que crecerá un 0,2% menos de lo esperado.

Tabla 29.VAN y TIR según las perspectivas de crecimiento de la economía.

	OPTIMISTA (+1,2%)	NORMAL (+1%)	PESIMISTA (+0,80)
VAN	6.774.041,22 €	628.699,03 €	5.760.621,79 €
TIR	11,42%	11,15%	11,07%

Fuente: Elaboración propia.

Como podemos observar no existe una gran diferencia entre los resultados, y en todos los casos obtenemos datos positivos por lo que la tendencia de crecimiento del mercado no influye gravemente en los resultados obtenidos.

Finalmente, comentar que en caso de que el puerto de Cartagena no llevara a cabo dicha inversión, las cifras esperadas de crecimiento aparecen en la siguiente tabla 30. Estas previsiones se han obtenido desde la APC.

Teniendo en cuenta que el año pasado la industria crucerística cerró con un crecimiento del 2,5%, y que las navieras están trabajando para aumentar un 5% la oferta anual.

Tabla 30.Prevision de Futuro sin Nueva Terminal.

AÑO	BUQUES
2013	6
2014	6
2015	7
2016	3

Fuente: Elaboración propia.

Analizando estos resultados podemos afirmar que en lo que va de año ya se ha igualado el número de buques que la totalidad de 2012. Por lo que esperamos superar ampliamente esta previsión de crecimiento propuesta por la APC.

3.5 CONCLUSIONES



Una vez llegados a este punto podemos afirmar que la Autoridad Portuaria de Cartagena es un ente sólido que presenta un análisis económico financiero saneado y fuerte. Con sus bajos ratios de endeudamiento y sus altos índices de solvencia podemos decir que es un deudor fiable y estable. Es una empresa muy capitalizada que le permite llevar acabo grandes proyectos de inversión sin la necesidad de recurrir a financiación externa.

Parte del merito de esta excelente situación se otorga a la actividad crucerística, que como analizamos anteriormente presenta una evolución favorable desde el inicio de su actividad hasta hoy en día, llegando a suponer el 9,66% del total de su facturación. Esta nueva oportunidad de mercado no ha sido pasada por alto. Es por ello, por lo que la APC ha invertido fuertemente por esta fuente de ingresos, con constantes proyectos de ampliación y la mejora de sus infraestructuras.

Es aquí donde nace la idea de convertir el puerto de Cartagena en Puerto Home como base de cruceros. Tras conocer las intenciones del puerto de Cartagena, este estudio analiza algunas de las cifras derivadas de esta inversión calculando algunos criterios que determinan su rentabilidad. Los resultados obtenidos del VAN y la TIR son positivos. Así, la rentabilidad del proyecto sería de seis millones doscientos ciento cincuenta y ocho mil euros, y la tasa de rentabilidad del 11,15%. Estos datos refuerzan la idea de que el puerto de Cartagena pudiera llegar a ser puerto base de cruceros.

No obstante, queremos destacar que los resultados obtenidos vienen derivados del cálculo de cifras contables a partir de una serie de supuestos debido a la falta de información disponible. Así, en estudios posteriores sería necesario un análisis más exhaustivo de estas cantidades que pasaría por la obtención de contabilidad interna y financiera de la empresa.

3.6 BIBLIOGRAFIA



Anuario Estadístico Tráfico Marítimo, 2011-2012. Cartagena; Autoridad Portuaria de Cartagena.

Informe Anual de bolsa 2012. Madrid: Comisión nacional del mercado de valores.

Estepa-Montoro, M. (2012): “El régimen jurídico y el tráfico de los cruceros marítimos”, Anuario Jurídico y Económico Escurialense, XLV (2012) 133-154.

GP Wild (International) Limited and Business Research and Economic Advisors (BREA), Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2012 Edition. (CLIA).

Rojo Ramírez, A. (2008): “Valoración de Empresas y gestión Basada en Valor”, Thomson Editores, Madrid.

Gallego A., “Turismo de Cruceros”, Congreso Internacional, “Turismo y Mediterráneo”, Almería, Universidad de Almería 2012.

Lebon, C. Castillo, J. I. , Lopez, L. (2000): El Impacto Económico del Puerto de Sevilla en la Economía Andaluza, Editorial Civitas, Sevilla.

Yepes, V., Vicent, E. Serra, J.: Tráfico de Cruceros en el Mercado Turístico Mediterráneo, IV Congreso de Ingeniería del Transporte José V. Colomer - Alfredo García (Eds.) Valencia – CIT 2000.

Informe de Gestión del Sistema Portuario de Titularidad Estatal, 2011. Madrid: Puertos del Estado, Ministerio de Fomento.

Memoria Anual 09-10-11-12. Cartagena: Autoridad Portuaria de Cartagena. Ministerio de Fomento.

Otras referencias

- www.puertos.es
- www.apc.es

04 CONSIDERACIONES FINALES



En el presente escrito he destacado los aspectos más relevantes de mi punto de vista del desarrollo del Máster en Contabilidad y Finanzas Corporativas. Para ello he expuesto mi experiencia laboral como becario en la APC, y lo que he aprendido de la misma.

El eje central de este trabajo ha sido el estudio de la industria crucerística en el ámbito de Cartagena. Gracias a la asistencia en el master y mis años de licenciatura me han dado las herramientas necesarias para haber llevado a cabo este estudio. Durante el practicum me despertó un gran interés por el tema de cruceros y la posibilidad de potenciar de forma considerable esta actividad en nuestra ciudad. Es por ello por lo que me atrevi a realizar este análisis sobre la rentabilidad de la posible ampliación de la terminal de cruceros del puerto de Cartagena.

Desde el principio tuve claro que quería hacer este trabajo, pero fue mi directora la que me animo a hacerlo realmente, ya que tenía miedo de no ser capaz de poder terminarlo. Hemos encontrado muchas dificultades a la hora de realizar el análisis ya que no teníamos información suficiente, y no recibíamos ayuda por ninguna parte.

Finalmente, bajo la tutela de mis directores, pude poner fin a este trabajo, en el que concluye animando a la APC a sumergirse en este proyecto, ya que según nuestros resultados se define como un proyecto con una elevada rentabilidad.

Quizá este sea el comienzo de mi carrera profesional, pudiendo orientar la misma a este ámbito de actividad.

05 ANEXOS



ANEXO I

Cuadro Cash Flows del Proyecto de Inversión.

	2012	2013	2014	2015	2016
Ingresos CRUCEROS		1.203.850	1.319.818	1.446.958	1.591.006
Gastos		- 404.348	- 444.606	- 488.872	- 537.546
Amortizacion		- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728
BAIL		315.775	391.484	474.358	569.733
IMPUESTOS		- 78.944	- 97.871	- 118.589	- 142.433
+ AMORTIZACION		483.728	483.728	483.728	483.728
- DESEMBOLSO INICIAL	- 14.000.000				
CASH FLOW	- 14.000.000	720.558	777.341	839.496	911.027

	2017	2018	2019	2020	2021
Ingresos CRUCEROS	1.744.285	1.912.332	2.096.569	2.298.557	2.520.006
Gastos	- 591.066	- 649.914	- 714.621	- 785.771	- 864.004
Amortizacion	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728
BAIL	669.492	778.690	898.220	1.029.059	1.172.274
IMPUESTOS	- 167.373	- 194.673	- 224.555	- 257.265	- 293.068
+ AMORTIZACION	483.728	483.728	483.728	483.728	483.728
- DESEMBOLSO INICIAL					
CASH FLOW	985.846	1.067.745	1.157.393	1.255.521	1.362.933

	2023	2024	2025	2026	2027
Ingresos CRUCEROS	3.028.967	3.320.790	3.640.729	3.991.494	4.376.056
Gastos	- 1.044.614	- 1.148.619	- 1.262.979	- 1.388.725	- 1.526.990
Amortizacion	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728
BAIL	1.500.626	1.688.443	1.894.023	2.119.042	2.365.338
IMPUESTOS	- 375.156	- 422.111	- 473.506	- 529.761	- 591.335
+ AMORTIZACION	483.728	483.728	483.728	483.728	483.728
- DESEMBOLSO INICIAL					
CASH FLOW	1.609.197	1.750.060	1.904.245	2.073.009	2.257.731
CRECIMIENTO FLUJOS DE	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09

	2028	2029	2030	2031	2032
Ingresos CRUCEROS	4.797.670	5.259.907	5.766.681	6.322.283	6.931.419
Gastos	- 1.679.022	- 1.846.190	- 2.030.002	- 2.232.114	- 2.454.350
Amortizacion	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728
BAIL	2.634.921	2.929.990	3.252.952	3.606.441	3.993.342
IMPUESTOS	- 658.730	- 732.497	- 813.238	- 901.610	- 998.335
+ AMORTIZACION	483.728	483.728	483.728	483.728	483.728
- DESEMBOLSO INICIAL					
CASH FLOW	2.459.918	2.681.220	2.923.441	3.188.559	3.478.734
CRECIMIENTO FLUJOS DE	0,09	0,09	0,09	0,09	0,09

	2033	2034	2035	2036	2037
Ingresos CRUCEROS	7.599.247	8.331.422	9.134.145	10.014.213	10.979.080
Gastos	- 2.698.712	- 2.967.404	- 3.262.847	- 3.587.705	- 3.944.907
Amortizacion	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728
BAIL	4.416.807	4.880.291	5.387.571	5.942.781	6.550.445
IMPUESTOS	- 1.104.202	- 1.220.073	- 1.346.893	- 1.485.695	- 1.637.611
+ AMORTIZACION	483.728	483.728	483.728	483.728	483.728
- DESEMBOLSO INICIAL					
CASH FLOW	3.796.333	4.143.946	4.524.406	4.940.813	5.396.562

	2038	2039	2040	2041	2042
Ingresos CRUCEROS	12.036.917	13.196.682	14.468.197	15.862.231	17.390.589
Gastos	- 4.337.674	- 4.769.545	- 5.244.414	- 5.766.563	- 6.340.699
Amortizacion	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728	- 483.728
BAIL	7.215.516	7.943.410	8.740.055	9.611.940	10.566.163
IMPUESTOS	- 1.803.879	- 1.985.852	- 2.185.014	- 2.402.985	- 2.641.541
+ AMORTIZACION	483.728	483.728	483.728	483.728	483.728
- DESEMBOLSO INICIAL					
CASH FLOW	5.895.364	6.441.285	7.038.769	7.692.683	8.408.350